Skrzydlata POLSKA

NR 30 (212) • 24 LIPCA 1955 r. • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

22 VII 1944 — NIECH ŻYJE I ROZKWITA NASZA UKOCHANA OJCZYZNA POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA — 22 VII 1955

II Szybowcowe Mistrzostwa Polski — zakończone

W niedzielę dnia 17 lipca br. nastąpiło w Lisich Kątach zakończenie II Szybowcowych Mistrzostw Polski. Po podsumowaniu wyników zawodów przez Zastępcę Prezesa ZG LPŻ mjr. Edmunda Staniewskiego zawodnicy otrzymali cenne nagrody i upominki. Na zdjęciu — z lewej: mjr Staniewski przekazuje Jerzemu Wojnarowi aparat radiowy, z prawej: Maksymiliana Czmielówna otrzymuje zegarek na rękę.

Dwa rekordy na cześć Święta Odrodzenia i Festiwalu

DNIA 14 lipca br. w ramach rozgrywanej IV konkurencji II SMP — prędkościowego przelotu po trójkącie 209 km na trasie Lisie Kąty — Przepałkowo — Zbiewo — Lisie Kąty, padły dwa rekordy. Pilot Jerzy Wojnar na szybowcu jednomiejscowym uzyskał prędkość 57,5 km/h. W kategorii szybowców dwumiejscowych załoga: Adam Brzoza i J. Gabrylewicz uzyskała prędkość 45,6 km/h. Wyniki te są nowymi rekordami krajowymi oraz pretendują do rekordów świata.

Pozdrowienia od uczestników II SMP

Uczestnicy II Szybowcowych Mistrzostw Polski przesłali pozdrowienia dla naszej redakcji oraz czytelników, które tą drogą im przekazujemy. Szybownikom natomiast składamy serdeczne podziękowanie.

W dniu Święta Odrodzenia Polski serdeczne życzenia wszystkim Czytelnikom składa Redakcja „Skrzydlatej Polski"

WYNIKI II SMP

Kategoria szybowców jednomiejscowych
(Klasyfikacja po rozegraniu pięciu konkurencji)

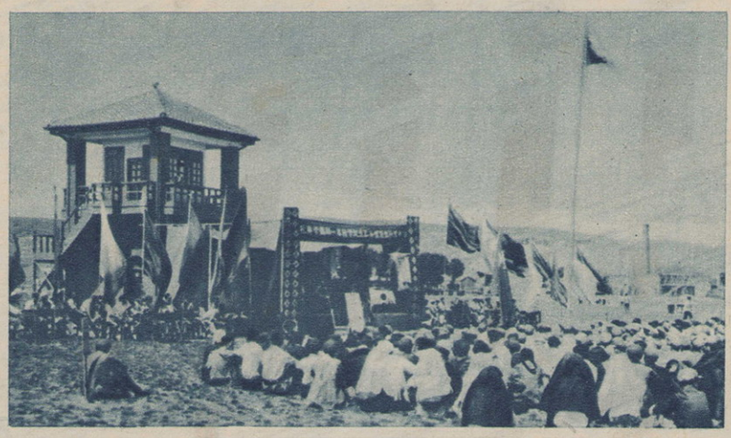
1. Jerzy Wojnar	— Kraków	— 3573,4	pkt.
2. Edward Makula	— Stalinogród	— 3518,8	„
3. Tadeusz Góra	— Bielsko	— 3414,2	„
4. Jerzy Popiel	— Warszawa	— 3307,3	„
5. Jerzy Adamek	— Warszawa	— 3119,0	„
6. Julian Nowotarski	— Kraków	— 3111,6	„
7. Tadeusz Siwak	— Łódź	— 3036,2	„
8. Ludwik Merło	— Bydgoszcz	— 2988,6	„
9. Adam Witek	— Wrocław	— 2889,1	„
10. Henryk Zydorczak	— Ostrów Wlkp.	— 2783,5	„
11. Ludwik Misiek	— Poznań	— 2694,2	„
12. Zbigniew Kirakowski	— Stalinogród	— 2681,2	„
13. Franciszek Niechwiejczyk	— Warszawa	— 2675,2	„
14. Marian Gorzelak	— Wrocław	— 2587,5	„
15. Józef Dankowski	— Lisie Kąty	— 2581,6	„
16. Lucyna Bajewska	— Warszawa	— 2543,6	„
17. Sławomir Celner	— Kielce	— 2516,7	„
18. Andrzej Grabowski	— Kraków	— 2239,9	„
19. Tadeusz Bułat	— Stalinogród	— 2177,5	„
20. Andrzej Gadomski	— Warszawa	— 1882,0	„

Kategoria szybowców dwumiejscowych
(Klasyfikacja po rozegraniu czterech konkurencji)

1. Adam Brzoza	— J. Gabrylewicz	Warszawa	3490,1	pkt
2. Maks. Czmielówna	— M. Pieczykolan	Wrocław	3293,1	„
3. Ewa Nechay	— D. Stelmacher	Kraków	3261,5	„
4. Jerzy Dąmbski	— E.Szekiel	Stalinogród	2762,3	„
5. St. Skrzydlewski	— I. Kowalewski	Bielsko	2624,4	„
6. St. Makaruk	— J.Bojanowski	Warszawa	2492,1	„
7. Cz. Cnotliwy	— H. Muszczyński	Ostrów Wlkp.	2292,5	„
8. Roman Sochacki	— W. Sznurowski	Warszawa	2085,8	„

Poza konkursem w kategorii szybowców jednomiejscowych:
Stanisław Wielgus — Bielsko — 2417,1 pkt.

Chińscy szybownicy rozpoczęli szkolenie



Dnia 12 czerwca br. została otwarta pierwsza Instruktorska Szkoła Szybowcowa w Chińskiej Republice Ludowej. Zdjęcia przedstawia jeden z fragmentów tej uroczystości. (Patrz fotoreportaż na str. 8—9).

NASZA OKŁADKA: W dniu Święta Odrodzenia — 22 Lipca nad przekazanym polskiemu społeczeństwu Pałacem Kultury i Nauki im. Józefa Stalina przelecą w szyku defiladowym polskie samoloty odrzutowe.
Foto: B. Koszewski

MISTRZOWIE POLSKI W SZYBOWNICTWIE NA ROK 1955

Pilot Jerzy Wojnar z Aeroklubu Krakowskiego, Mistrz Polski w kategorii szybowców jednomiejscowych.

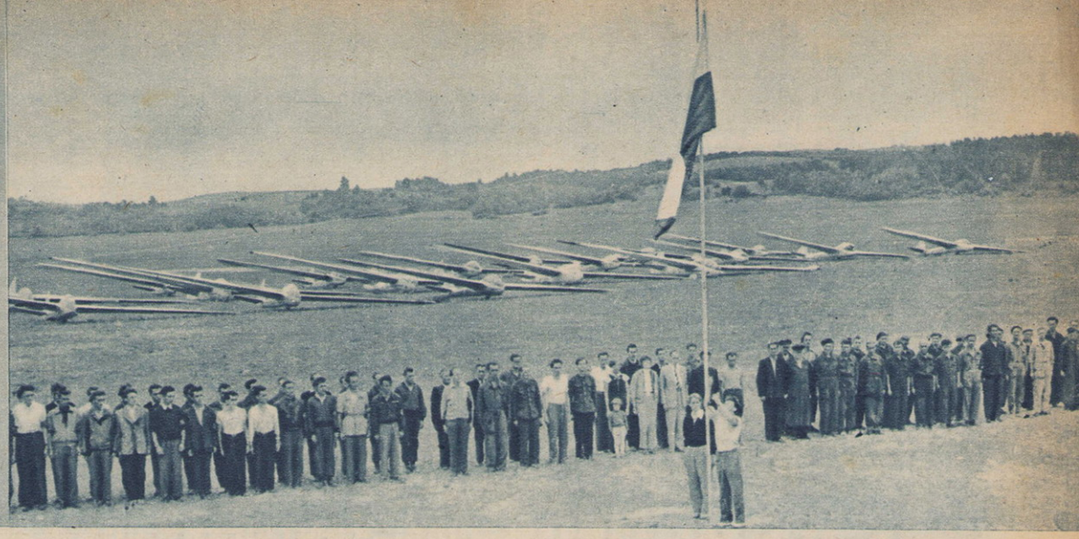
Pilotka Lucyna Bajewska z Aeroklubu Warszawskiego, Mistrzyni Polski w kategorii szybowców jednomiejscowych.

Pilot Adam Brzoza z Aeroklubu Warszawskiego, Mistrz Polski w kategorii szybowców dwumiejscowych.

Pilotka Maksymiliana Czmielówna z Aeroklubu Wrocławskiego, Mistrzyni Polski w kategorii szybowców dwumiejscowych.
Foto: B. Koszewski (6)

CZYN FESTIWALOWY MŁODZIEŻY LPŻ

Prezes Aeroklubu PRL
JÓZEF TURSKI
generał brygady



Otwarcie II Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lisich Kątach. Flagę na maszt wciąga zwycięzca Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Lesznie — Edward Makula. Obok stoi Wanda Szemplińska

PORYWAJĄCA fala przedfestiwalowych zobowiązań przeniknęła do wszystkich ogniw LPŻ-owskich i przyczyniła się do nieznanego dotąd ożywienia sportowego naszej młodzieży. Na lądzie, na wodzie i w powietrzu uwielokrotniły się wysiłki w zdrowej inicjatywie współzawodnictwa o jak najlepsze wyniki szkolenia, o rekordy krajowe i międzynarodowe.

W zobowiązaniach i osiągnięciach przedfestiwalowych przodują aerokluby i ośrodki lotnicze LPŻ, których dorobek współzawodnictwa jest znaczny. Wyraża się on zdobyciem m. in. 40 Srebrnych Odznak Szybowcowych, 2 Złotych oraz 16 Diamentów do Złotych Odznak Szybowcowych.

Coraz szersze umasowienie szkolenia lotniczego, a zwłaszcza szybowcowego, pozwoliło wyrwać w ciągu tych niewielu pogodnych dni wiosny pokaźną ilość osiągnięć i wyczynów sportowych. Ponad 100 przelotów otwartych, docelowych i docelowo-powrotnych długości od 100 do ponad 500 km, jest dostateczną tego ilustracją i potwierdzeniem. Osiągnięcia te wzbogacają krajowe rekordy szybowcowe **pilota Ludwika Misieka** z Poznania w prędkości przelotu docelowego na trasie 300 km z wynikiem 100 km/h oraz w przelocie docelowym 552 km i **pilotki Lucyny Bajewskiej** z Warszawy, w przelocie docelowo-powrotnym na odległość 268 km.

Ukoronowaniem zaś tych wszystkich osiągnięć są rekordy krajowe, lepsze niż rekordy świata, czołowej grupy ZMP-owskiej naszych szybowników i spadochroniarzy:

— **pilotki Wandy Szemplińskiej** z Warszawy — w przelocie po trasie trójkąta 100 km (na szybowcu dwumiejscowym) — wynikiem 64,8 km/h;

— **pilotki Maksymiliany Czmielówny** z Wrocławia — w przelocie docelowo-powrotnym na odległość 328 km;

— **pilota Jerzego Wojnara** z Krakowa — w przelocie docelowo-powrotnym na odległość 488 km;

— **skoczka Jerzego Kubaczewskiego** z Ostrowa Wlkp. — celność skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — wynikiem 9,25 m;

— **skoczka Jerzego Łoboddy** z Warszawy — celność skoku z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — wynikiem 24,35 metra.

Takie wyczyny stały się możliwe dzięki wysokiej świadomości naszej czołowej kadry lotniczej, że swoje osiągnięcia sportowe, wypracowane codziennym trudem i wysiłkiem pokojowym, może ona w obecnym okresie zademonstrować wobec wielu tysięcy młodzieży całego świata, że ma dobrą okazję jeszcze raz rozsławić swoją zdrową ambicję sportową i wysoki poziom techniczny polskich skrzydeł. Ma ona sprzyjające możliwości i właściwą atmosferę do pokazania twórczego wysiłku młodzieży polskiej i całego narodu w tej dziedzinie sportu oraz na wszystkich odcinkach życia społecznego, kulturalnego i gospodarczego w szerokiej współpracy z innymi krajami i narodami.

Podniósł się w sposób zasadniczy poziom pracy w aeroklubach, których ambicją jest wykonanie zaplanowanych zadań szkoleniowych oraz podniesienie poziomu i uwielokrotnienie wyczynów sportowych. Pogłębia się praca polityczno-wychowawcza ze szkoloną młodzieżą i z kadrą instruktorską, a oddziaływanie aeroklubów na otaczające je środowiska jest coraz owocniejsze. W licznych festynach przedfestiwalowych młodzieży na terenie całego kraju, a szczególnie z dala od wielkich miast, brali udział nasi lotnicy i skoczkowie, rozbudzając entuzjazm młodzieży i jej wielkie zainteresowanie dla sportów obronnych.

Na Mistrzostwach: zawodnicy Ewa Nechay i Julian Bojanowski w przyjacielskiej rozmowie.

Aerokluby i ośrodki lotnicze, podobnie jak kluby ogólnowojskowe, morskie, motorowe czy łączności, stają się z dnia na dzień coraz poważniejszą bazą bezpośredniego wychowania młodzieży i szerokiego dodatniego oddziaływania na całą młodzież.

Poważnym osiągnięciem czynu festiwalowego jest właśnie zaktywizowanie młodzieży zorganizowanej w LPŻ oraz oddziaływanie jej na młodzież niezorganizowaną.

Niewątpliwym wkładem w uzyskane osiągnięcia sportowe LPŻ jest twórcza i aktywna praca aktywu społecznego, zorganizowanego szczególnie w Radach Klubów, na czele z Radą Szybowcową i Spadochronową. Pomoc tych ostatnich lotniczy aparat szkoleniowy odczuwa w codziennej swej pracy. Zobowiązania i osiągnięcia na cześć Święta 22 Lipca i Festiwalu wpłynęły poza tym ożywczo na podniesienie poziomu pracy aeroklubów we współzawodnictwie o sztandar przechodni ZG ZMP.

Ambitnie wykonują swoje plany nasze najmłodsze aerokluby, a wśród nich wyróżnia się Aeroklub Robotniczy — Rzeszów II, który w ciągu swego zaledwie dwuletniego istnienia i pracy może poszczycić się już poważnymi osiągnięciami szkoleniowymi, organizacyjno-gospodarczymi i wychowawczymi. Na jego dorobek składa się ofiarna praca kadry aeroklubu, stała opieka i troska Dyrekcji i Rady Zakładowej zakładu, przy którym ten aeroklub powstał; umacnia ten dorobek zapał i chęć szkolenia się tamtejszej ambitnej młodzieży robotniczej, która wolny od pracy czas poświęca na zajęcia w aeroklubie.

Przed nami jest jeszcze kilka miesięcy pracy szkoleniowej i latania, międzynarodowe imprezy modelarskie i spadochronowe. Jesteśmy do nich lepiej przygotowani niż rok temu. Pracowicie wykorzystany okres minionej wiosny, uwieńczony niezłymi osiągnięciami, daje gwarancję dalszego postępu w wykonaniu planów szkoleniowych i w zdobywaniu sukcesów sportowych. W szczególności II Szybowcowe Mistrzostwa Polski stały się nowym przeglądem osiągnięć technicznych i sportowych szybownictwa LPŻ. Pozwoliły one lepiej zorientować się w stopniu naszych przygotowań do Szybowcowych Mistrzostw Świata 1956 roku, które odbędą się we Francji, a w których nasza kadra narodowa powinna odegrać poważną rolę.

Emocjonujące chwile losowania kolejności startów do pierwszej konkurencji Mistrzostw.
Foto: B. Koszewski (3)

Pałac Kultury i Nauki im. Józefa Stalina, wspaniały dar Związku Radzieckiego dla narodu polskiego. W południowo-zachodnim skrzydle Pałacu otwarta zostanie wystawa „Postęp techniczny w służbie człowieka".

LOTNICTWO W PAŁACU PRZYJAŹNI

W południowo-zachodnim skrzydle Pałacu Kultury i Nauki im. Józefa Stalina w Warszawie w dniu święta Odrodzenia Polski — 22 lipca br. zostanie otwarta wystawa p. n. „Postęp techniczny w służbie człowieka". Wystawa obejmie wszystkie gałęzie dzisiejszej techniki, toteż w przygotowaniu jej brali udział przedstawiciele prawie wszystkich resortów. Wystawa jest efektem półrocznej wytężonej pracy znacznego zespołu ludzi, pozostających pod kierownictwem dyrektora wystawy inż. J. Ciążkowskiego.

Wystawa nie jest przeglądem dorobku naszego przemysłu, lecz przedstawia wszystko to, na co się składa postęp techniczny w przemyśle, technice, transporcie, nauce itd.

W dziale „Transport i Łączność", którego urządzenie powierzono architektowi wnetrz inż. J. Błażejowskiemu i plastykowi K. Podlasieckiemu, znalazła swe miejsce tematyka lotnicza. Ze względu na szczupłość miejsca nie można było przedstawić wszystkiego, co stanowi postęp techniczny w naszym lotnictwie, musiano nawet zrezygnować z szeregu pozycji, które przewidywał przyjęty uprzednio scenariusz lotniczy.

Całość tematyki lotniczej przedstawiona jest głównie w formie plansz i modeli redukcyjnych samolotów i szybowców. Plansze przedstawiają postęp w naszej komunikacji lotniczej, uwydatniają zdobycze lotnictwa gospodarki rolnej i leśnej, podkreślają znaczenie lotnictwa sanitarnego, uwypuklają wartość pionowych zdjęć lotniczych dla kartografii, uwydatniają pozycję naszych szybowników w światowym sporcie szybowcowym.

Modele redukcyjne w liczbie około dwudziestu rozmieszczono w jednej dużej gablocie. Wszystkie modele wykonane zostały w jednej skali — 1 : 25. Zobaczymy więc tu modele samolotów, a to: pierwszego polskiego samolotu komunikacyjnego typu „PWS-20", CSS-13 z aparaturą do rozpylania chemicznych środków owadobójczych, sportowego „Zucha-1" oraz turystycznego „Szpaka-4 T".

Ponieważ ze względu na szczupłość miejsca trzeba było zrezygnować z wystawienia śmigłowca „BZ-2" w oryginale, pokazany będzie jedynie jego model. Nie zabraknie też modelu słynnego odrzutowca „MIG-15".

Kolekcja najciekawszych naszych konstrukcji szybowcowych zawierać będzie modele: szybowca szkolnego „ABC", przejściowej „Salamandry", treningowo-wyczynowej „Muchy-ter", pierwszego powojennego szybowca wyczynowego „Sęp", doświadczalnej „Kaczki", bezogonowego „Nietoperza", akrobacyjnego „Jastrzębia", wreszcie sławnej już „Jaskółki" i dwumiejscowego „Bociana". Nowością dla wszystkich zwiedzających będzie model szybowca „Pionier", najnowszej konstrukcji Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego, który to szybowiec ma być oblatywany równocześnie z otwarciem wystawy.

Motoszybownictwo reprezentować będzie model zbudowanego przed wojną rekordowego „Bąka" i dwubelkowego motoszybowca „Pegaz" z okresu obecnego.

Wszystkie modele redukcyjne zaopatrzone są w opisy, z pełną charakterystyką techniczną danego samolotu względnie szybowca.

Atrakcją będzie model latający z napędem mechanicznym sterowany zdalnie. Model i aparaturę radiową wykonał inż. J. Wojciechowski.

Rewelacją wystawy będzie ostatnia sala, poświęcona technice rakietowej i przyszłym lotom kosmicznym. Tu zobaczymy wspaniałe zdjęcia Ziemi dokonane z wielkich wysokości, a także modele rakiet kosmicznych, wykonane przez Zdzisława Gryglickiego. Będzie to historyczna rakieta Ciołkowskiego w przekroju, rakieta transkontynentalna i rakieta wielostopniowa. Dział ten opracowany został ze strony plastycznej przez Zofię Antosiakównę przy wybitnej pomocy technicznej inż. Lecha Bobrowskiego z Instytutu Fizyki Doświadczalnej, członka Polskiego Towarzystwa Astronautycznego.

Scenariusz części lotniczej wystawy przewidywał pokazanie szeregu typowych modeli latających i kolekcji modelarskich silników samozapłonowych, odrzutowych i innych. Niestety, Zarząd Główny LPŻ nie dostarczył eksponatów, o które prosiła dyrekcja wystawy.

Przygotowanie na wystawę dość znacznej ilości modeli redukcyjnych dało możność stwierdzenia, że stan naszego modelarstwa redukcyjnego jest całkowicie niezadawalający. Gdy przyszło do wyszukania modelarzy, którzy zagwarantowaliby prawidłowe wykonanie i staranne wykończenie modeli redukcyjnych, okazało się, że jest ich w całym kraju znikoma ilość. Brak jest zupełnie szczegółowych planów modeli redukcyjnych w skali 1 : 25 polskich samolotów i szybowców, zarówno historycznych jak i obecnych. Przysporzyło to bardzo wiele kłopotów, a niektóre modele nie zostały na skutek tego wykończone na czas otwarcia Wystawy.

W wybranej grupie modelarzy, której powierzono wykonawstwo modeli redukcyjnych, zdarzały się także niespodzianki. Dostarczono np. kilka modeli niedbale wykończonych, które musiały być poprawione. Kilku modelarzy dostarczyło modele ze znacznym przekroczeniem terminów przewidzianych w umowach. Jak doświadczenie wykazało, z jedenastu modelarzy, którzy podjęli się wykonania modeli na wystawę, niezawodnymi okazali się tylko: Stanisław Maciejewski, Zdzisław Gryglicki, Teodor Karaban i Henryk Zawal. Tym modelarzom można zawsze powierzyć każdą pracę z dziedziny budowy modeli redukcyjnych, gdyż gwarantują oni nie tylko doskonałe wykonanie i wykończenie modeli, lecz również terminowe wywiązanie się z podjętych zadań.

Niewłaściwe wykonanie modeli nie wpłynęło na jakość części lotniczej wystawy, gdyż przeprowadzono selekcję eksponatów, wystawiając jedynie te, które w całej pełni odpowiadają stawianym wyższym wymaganiom.

Trzeba podkreślić, że wielki wysiłek w organizację wystawy i jej części lotniczej włożyli: główny scenarzysta dyr. Wiktor Buch, kierownik techniczny inż. Marian Szajer i architekt wnętrz inż. Tadeusz Błażejowski.

Wystawa p. n. „Postęp techniczny w służbie człowieka" będzie trwała jeden rok, po czym zostanie dokonana częściowa zmiana eksponatów i wystawę udostępni się społeczeństwu na przeciąg następnego roku. Po dwóch latach od chwili otwarcia wystawa przekształci się w stałe Muzeum Przemysłu i Techniki.

R. FLACH

Wejście do pomieszczeń Muzeum Przemysłu i Techniki w Pałacu zdobi piękna ręcznie kuta krata. Foto: CAF (2)

JANUSZ MEISSNER

Trzy DIAMENTY

(4) FRAGMENTY POWIEŚCI Ilustr. J. M. WOJCIECHOWSKI

Wyszliśmy z komina — pomyślał Szary. — Co zrobić? Zacieśnić łuk, czy go poszerzyć?

Miał bardzo niewiele czasu na decyzję; w każdej sekundzie tracił dwa razy tyle wysokości, ile jej przedtem zyskiwał. Lecz musiał się skupić, aby nie popełnić błędu.

Piaszczysta wydma leżała teraz w dole wprost przed nim — pod wiatr; w zależności od siły tego wiatru komin mógł się wznosić bądź pomiędzy tą wydmą a szybowcem, bądź też dalej, za jego ogonem. W pierwszym przypadku należało lecieć przed siebie powiększając promień zakrętu; w drugim — zawrócić ostro o sto osiemdziesiąt stopni. Ale skądże mógł wiedzieć, czy jest tak, czy inaczej? Niestety nie mógł widzieć powietrza, jak tego nieraz pragnął i jak o tym mówił kolegom z trzeciej grupy...

Spojrzał na wysokościomierz. Wskazówka zwolna mijała grubszą kreskę podziałki — 250 metrów.

Grzymek — widocznie zaniepokojony — kręcił się na drugim siedzeniu.

— Nad wydmę! — powiedział głośno. — Prosto nad wydmę!

Szary zawahał się. Odwrócił głowę, spojrzał w górę, za siebie. Młodziutka, ledwie wykształcająca się chmurka płynęła z wiatrem w przeciwnym kierunku.

Szary zwiększył szybkość, zawrócił.

— Po co? — krzyknął Grzymek.

— Komin jest tam! — odrzekł, wskazując chmurę. — Musiał się urwać i odchodzi z wiatrem. Nad wydmą zacznie nosić dopiero za kilka minut!

Piguła zrobił ruch, jakby chciał chwycić drążek, ale się powstrzymał.

Może on ma słuszność — przeleciało mu przez głowę. — Niech go licho...

W tej chwili przydusiło ich, szarpnęło w górę, puściło.

W lewo — pomyślał Szary. — Jesteśmy na obwodzie, na skraju.

Obejrzał się znowu. Tak, teraz zbliżali się do prostej, którą można by poprowadzić od chmury do wydmy. Środek komina musiał przesuwać się tuż blisko, nieco przed szybowcem i w lewo.

Nowy skok, przechył, ciąg w górę! I jeszcze jeden! Biała wskazówka na tarczy wariometru wahała się w pobliżu zera — w górę i w dół, w górę i w dół... Wtem skrzydła trafiły na równy, mocny prąd: dwa metry na sekundę, trzy, cztery!

— Dogoniliśmy go! — zawołał Szary.

Zakręcał teraz ostrożnie, pozwalając by wiatr znosił „Żurawia" w ślad za chmurą, która tymczasem rozrastała się wszerz i wzwyż, coraz bielsza, aksamitna, lśniąca od słońca.

Już mi się nie wymknie — pomyślał.

Opisał pełne koło, ustalił promień tak, aby rozwijający się cumulus mieć zawsze niemal nad środkiem kręgu, trochę tylko po zawietrznej stronie i zaczął „kręcić". Po upływie ośmiu minut miał tysiąc metrów — prawie osiemset przewyższenia!

Przełożył stery w przeciwną stronę, zawiązał kilka ósemek, w których zyskał jeszcze sto kilkadziesiąt metrów, i postanowił prześlizgnąć się z wiatrem pod następny cumulus, bliżej lotniska.

Udało mu się tego dokonać kosztem utraty dwustu metrów. Trafił od razu w komin chmury, w sam jego środek. Podniosło go spokojnie, gładko, jak szybką windą.

Tak się tym ucieszył i rozzuchwalił, że zobaczywszy wielką spiętrzoną chmurę daleko na prawo, zapragnął z kolei przeskoczyć pod jej płaską podstawę.

Tym razem miał wiatr boczny, co zresztą nie stanowiło poważniejszej przeszkody, gdyż ten wiatr znosił go na równi z chmurą. Lecz — patrząc w niebo — zapomniał na chwilę o ziemi; o tej zdradzieckiej, podstępnej, nieprzychylnej dla lotników ziemi, której nie można zaufać.

Dopiero w połowie drogi dostrzegł zasadzkę: przed nim w dole, pośród ciemnej, soczystej zieleni połyskiwały lusterka wody... Leniwy strumyk wił się między krzakami olszyny porastającymi rozległą, bagnistą łąkę, a niewielkie jeziorka drzemały w obramowaniu trzcin i sitowia. Dalej, za łąką zaczynały się smugi zagajników i zarośli, a jeszcze dalej — wilgotny liściasty las, gęsto znaczony białymi strzałami brzóz i w kilku miejscach przecięty prostymi rowami melioracyjnymi.

Dopiero za tym lasem grunt wznosił się nieco; tu i ówdzie widać było stadka gęsi, jak płatki śniegu rozsypane garściami na lewo i na prawo od rzędu krępych, przysadzistych wierzb, żółte zatoki kaczeńców, wąskie, długie kliny zagonów kapusty i buraków, jak pikiety uprawnych pól wysunięte na lekkich wyniosłościach terenu.

Szary wiedział, co go czeka nad tym szerokim pasem podmokłej, chłodnej ziemi, której słońce nie zdołało jeszcze ogrzać; nad którą w ciągu całego dnia panuje depresja, niby wielka studnia opadających prądów. Wiedział, że ze wszystkich stron spływają tam z góry masy powietrza, jak olbrzymie wodospady, w których szybowiec ugrzęźnie i zatonie, które porwą go za sobą, wciągną w dół — może aż na dno tej przepaści.

Spojrzał na wysokościomierz. Miał osiemset metrów; gdyby zwiększył szybkość, może udało by mu się przebyć tę przeszkodę i zachować jeszcze dostateczną wysokość, aby „wyżebrać" gdzieś dalej jakie takie noszenie? A może lepiej zawrócić i dogoniwszy ostatnią chmurę zawierzyć jej kominowi?

Tylko — jak wysoko nad ziemią teraz ten komin się zaczyna? Czy „Żuraw" znajdzie się w jego zasięgu gdy go dogoni?

Były to pytania, na które Szary nie umiał sobie odpowiedzieć, ponieważ odpowiedź na nie znajduje się tylko w praktyce, w doświadczeniu, którego nie miał.

Trzeba działać — myślał. — Trzeba działać logicznie. Gdzie jest lotnisko? — zastanowił się przez chwilę.

Dojrzał je w oddali, na lewo, co uspokoiło go trochę. W ostateczności mógłby tam dolecieć wprost z wiatrem, pozostawiając niebezpieczny obszar po prawej stronie. Wprawdzie musiałby lądować również z wiatrem, bo nie starczyło by mu już wysokości na prawidłowe okrążenie i podejście, ale w każdym razie nie byłby zmuszony do lądowania w polu.

Więc w lewo — pomyślał.

Skręcił ostrożnie, oszczędnie, trochę tylko zwiększając szybkość. Ujrzał daleko przed sobą sporą chmurę, płynącą na wysokości tysiąca dwustu metrów, ale zrozumiał, że zanim ją dogoni, sam znajdzie się na dwustu lub trzystu. Było rzeczą wątpliwą, czy jej komin sięga tak nisko — czy na dwustu metrach jeszcze istnieje użytkowy prąd wstępujący...

Mimo tych niepocieszających przewidywań, leciał dalej na ekonomicznej prędkości, rozmieniając po drodze kolejne setki metrów na drobne.

Gdy pozostały mu już tylko dwie całe, poczuł, że szybowiec lekko dźwignął się w górę. Spojrzał pod siebie i natychmiast odkrył przyczynę tego nieznacznego „noszenia": kamienisty, prawie nagi, porosły tylko suchą, spaloną przez słońce trawą grzbiet — lub raczej wydłużony wał ziemi — spływał pod skrzydła „Żurawia".

To on — pomyślał i natychmiast uświadomił sobie, że przecież doskonale zna tę okolicę lotniska: na lewo grzbiet wyrastał znacznie wyżej i rozszerzał się, tworząc obszerne płaskowzgórze, na którego północnym skraju odbywały się pierwsze ćwiczenia na chwiejnicy.

Bez wahania skręcił znów w lewo, wzdłuż wału. Czuł, że szybowiec raz po raz unosi się na strugach powietrznych powstających wskutek silnego nagrzania zbocza. Promienie słońca padały niemal prostopadle na kamienisty, suchy stok; musiała tam pęcznieć tuż nad nim gorąca poduszka, pulsująca jak kożuch piany na gotującym się mleku. Powiew wiatru uderzał na nią skośnie, wślizgiwał się na zbocze, wyzwalając tu i ówdzie bąble powietrza, które ulatywały pionowo w górę, porywały za sobą drobne wiry, torowały drogę nadmiernie wzdętym pęcherzom, ledwie trzymającym się podłoża.

Skłębione, chaotyczne porywy, chwiejne strugi i pasma prądu, wspomagane podmuchami wiatru, łączyły się z sobą wyżej, wyginały się ponad krawędzią płaskowzgórza, nabierały pędu, tworzyły wysoką, tęgą falę nośną.

Szybowiec wszedł na nią i piął się w górę, znoszony bokiem wzdłuż zbocza, a potem, gdy Szary odwrócił go na trzy czwarte pod wiatr, popłynął z powrotem, coraz wyżej, coraz spokojniej i równiej, aż wydostał się na samą powierzchnię nurtu.

Ciąg dalszy nastąpi

Anna Fellmann Przemyska

LOTNISKA

Każdy mieć chciałby przystań jasną,
Gdzie mógłby spocząć w czas burzliwy,
Każdy mieć chciałby dłoń przyjazną,
Którą mu poda ktoś życzliwy.

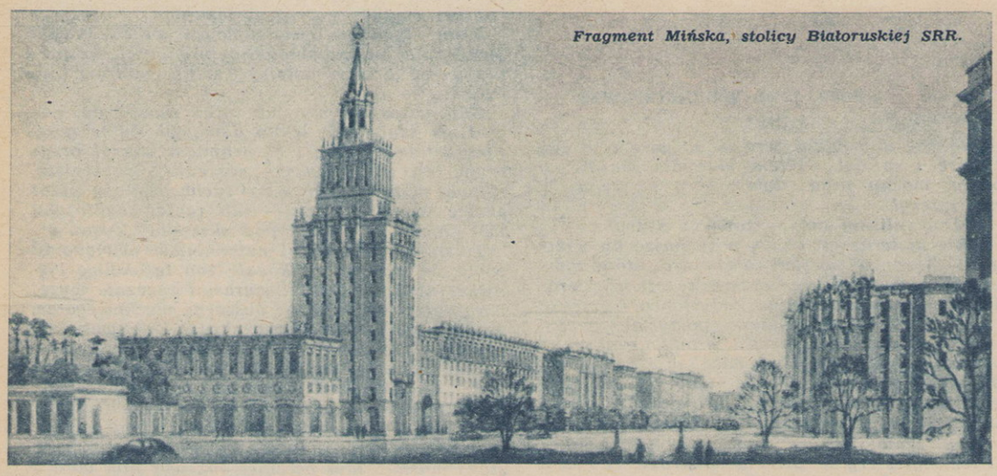
Lotnik samotny pośród nieba,
Choć kocha niebo ponad wszystko,
Wie, gdy lądować czas mu trzeba,
Że przystań jego — to lotnisko.

Wiele jest lotnisk na tej ziemi:
Przy ustach morza, w ramach lasów,
Z piaskami wiecznie gorącymi,
Wśród fiordów, które do arrasów
Podobne w miękkim kolorycie
Strzegą lotniska z niebem w szczycie.

W każdej minucie, w całym świecie
Daleko, albo może blisko —
Czeka jak matka na swe dziecię
Pragnące pomóc mu lotnisko.

NA TRASIE WARSZAWA – WILNO – MIŃSK

JERZY POPIEL



Fragment Mińska, stolicy Białoruskiej SRR.

Z LOTNISKA Aeroklubu Warszawskiego dnia 30.6.55 r. o godz. 11,10 wystartował zespół: „CSS—13" holujący „Bociana" — dar polskiej młodzieży lotniczej LPŻ dla bratniej radzieckiej organizacji DOSAAF. Obok leci w szyku drugi „CSS-13", którego załogę stanowi mjr Staniewski i kpt. Leszek z ZG LPŻ. Po wykonaniu przepisowego okrążenia lotniska Gocław odlatujemy na trasę. Kurs 35° — Wilno, gdzie ma nastąpić godzinna przerwa podyktowana potrzebą uzupełnienia paliwa. Zresztą trasa 570 km na „CSS-ie" z „Bocianem" na holu w dzień termiczny — to sprawa naprawdę poważna. Wykonana bezpośrednio — na pewno dałaby się pilotom porządnie we znaki.

Pilot holujący Zdzisław Dudzik, kierownik wyszkolenia Aeroklubu Warszawskiego, przelatując przez obszary o silnej turbulencji oglądał się do tyłu, sprawdzał czy zachowuje właściwe parametry lotu. W tym momencie dawałem mu znak lekkim ruchem lotek — wszystko w porządku. Rozumiałem dobrze, że lot ten musi odbyć się bez żadnej przygody, bez żadnego przymusowego lądowania w terenie na skutek ewentualnego zerwania linki holowniczej, o co w warunkach silnej turbulencji nie trudno. Miałem przed sobą bardzo poważne zadanie — przetransportować dla towarzyszy radzieckich z DOSAAF-u szybowiec „Bocian", będący darem polskiego lotnictwa sportowego LPŻ. Wzmożona uwaga na holu z mojej strony i mocna nowa lina zapewniły, że przebyliśmy całą trasę bez niespodzianek.

Po dwóch godzinach lotu przelecieliśmy granicę polsko-radziecką. Mimo woli pomyślałem sobie, że obecnie pierwszy raz szybowiec polski przekracza legalnie granicę wylatując z kraju. O godz. 14,20 pojawiło się na horyzoncie Wilno. W dziewięć minut potem byliśmy serdecznie witani na wileńskim lotnisku przez przedstawicieli Rady Narodowej i miejscowego komitetu DOSAAF. Ugięły sie nam kolana pod dużymi, pięknymi bukietami kwiatów.

Pobyt w Wilnie przeciągnął się o godzinę z powodu zdecydowanej postawy radzieckich towarzyszy, którzy uważali, że oprócz zatankowania samolotów — to samo trzeba zrobić z załogami. Obiad upłynął w bardzo przyjemnej, towarzyskiej atmosferze.

Do Mińska dolatywaliśmy o godz. 20,30. Już z daleka widoczne było potężne miasto, wyrastające spośród ruin, pozostałości minionej wojny, olbrzymie nowe gmachy, szerokie ulice skąpane w morzu zieleni. W ciasnym szyku dolatywaliśmy do lotniska komunikacyjnego Aeroflotu. Z białej litery „T" wystrzeliły nagle w niebo zielone rakiety — znak, że lądować mamy właśnie na tym lotnisku. Oczekiwano nas! Wykonując krąg czterozakrętowy do lądowania chciwie rozglądałem się. Wokoło, jak okiem sięgnąć rozciągało się miasto, które przed dziesięciu laty przedstawiało się jako zgliszcza i ruiny, podobnie jak Warszawa, a teraz — poprzecinane szerokimi wstęgami ulic — jaśniało bielą nowych budynków. Pode mną boisko sportowe. Na nim mimo późnej godziny tłumy młodzieży.

W chwilę później koło „Bociana" dudniło po zielonej murawie lotniska. Nastąpiło serdeczne powitanie naszej ekipy przez przedstawicieli Komitetu DOSAAF Białoruskiej SRR i miejscowych władz. Znowu, podobnie jak w Wilnie, wręczono nam piękne bukiety kwiatów — symbol przyjaźni. Reporterzy z miejscowych gazet wypytywali nas o wrażenie z podróży. Zewsząd byliśmy otoczeni tłumem młodzieży, która cisnęła się i wypytywała o „Bociana". Widać było wśród nich wielkie zainteresowanie i prawdziwy entuzjazm dla lotnictwa. Przez chwilę nie mogłem wcale zdać sobie sprawy, skąd nagle na lotnisku — gdzie przecież przylatują samoloty zagraniczne — wzięła się taka masa młodzieży. Przecież lotnisko z pewnością jest strzeżone, a wstęp bez wątpienia — za przepustkami.

W chwilę później zrozumiałem, że myślę jeszcze kategoriami krajowymi. Młodzież — jak zresztą wszyscy w Związku Radzieckim — ma wstęp na lotniska. Nie są one wcale pilnowane tłumem wartowników, a entuzjaści latania mogą przekroczyć ich bramy. Z żalem pomyślałem o naszych lotniskach, które praktycznie biorąc dla całej rzeszy podobnych entuzjastów są zamknięte. Jak świetną propagandą lotnictwa byłoby otwarcie lotnisk dla młodzieży, jak bardzo ułatwiłoby to przeprowadzenie „naboru" na szkolenie lotnicze, z którym u nas są kłopoty.

W chwilę potem, gdy mieliśmy zabrać się do zakotwiczania sprzętu, oznajmiono nam, że znajduje się on pod opieką władzy radzieckiej — nie musimy się więc o niego troszczyć, mamy natomiast udać się na zasłużony odpoczynek.

Z okien samochodu „Pobieda" oglądałem ciekawie nieznane mi miasto. Wszystko było inne. Inne domy, inne ulice i inne tramwaje. Hotel „Białoruś" stał się naszym domem na ziemi radzieckiej.

Następny dzień (1.7) przeznaczony był na poznanie miasta Mińska. Aby to przyśpieszyć, zwiedzaliśmy je samochodami, w ciekawszych jednak częściach wysiadaliśmy, chodząc pieszo, aby bardziej poznać piękno tego nowego grodu. Oprowadzał nas, opowiadając jednocześnie historię Mińska, poszczególnych ulic i budynków, jeden z szercko znanych inżynierów architektów Białoruskiej SRR. Zwiedziliśmy siedzibę Rządu, pomnik Zwycięstwa, dworzec kolejowy, park Gorkiego, park Pionierów. Uderzył nas fakt, że Mińsk buduje się szybko, równocześnie na całym swym obszarze — nie ma jednak rozkopanych ulic, bałaganu budowlanego, do którego przywykliśmy jako mieszkańcy Warszawy. Zwiedziliśmy piękne, nowoczesne dzielnice mieszkaniowe. Wszędzie widać było obok nowych budynków dużo zieleni, krzewów, trawniki, drzewa.

Popołudnie upłynęło nam na objaśnianiu sposobu montażu i demontażu „Bociana", zaznajomieniu towarzyszy DOSAAF z danymi technicznymi i eksploatacyjnymi szybowca. Wieczorem odbył się bankiet pożegnalny, połączony z wręczeniem nam upominków. Nie wylecieliśmy jednak do kraju dnia następnego, ani też 3 lipca. Zła pogoda uniemożliwiła nam odlot. Z okazji Święta Lotnictwa wzięliśmy udział w akademii, która odbyła się w sali teatru im. Dzierżyńskiego. Następnie odbył się koncert. Usłyszeliśmy kilka polskich utworów w wykonaniu orkiestry Armii Radzieckiej.

W niedzielę 3 lipca byliśmy świadkami pokazów lotniczych, zorganizowanych przez Aeroklub w Mińsku na jednym z wielu podmiejskich lotnisk. Program wypełniony był pokazami skoków spadochronowych i akrobacją zespołową na samolotach „Jak-18". Udział brały także szybowce szkolne „A-1" i „A-2". Wieczorem całe niebo nad Mińskiem rozkwitło ogniami bengalskimi. Zagrzmiały salwy artyleryjskie dla uczczenia Święta Lotnictwa.

Z żalem żegnaliśmy w dniu następnym niknącą nam z horyzontu panoramę miasta, które nas tak gościnnie i serdecznie przyjęło. Z żalem żegnaliśmy ludzi, którzy naprawdę pokazali co to znaczy przyjaźń.

Szybownictwo ZAGRANICĄ

CZECHOSŁOWACJA. Podczas II krajowych zawodów szybowcowych we Vrchlabi zademonstrowany został po raz pierwszy prototyp nowego czechosłowackiego samolotu „Bohatyr", przeznaczonego do holowania szybowców. „Bohatyr" został skonstruowany przez zespół wytwórni lotniczej w Gottwaldowie, pod przewodnictwem inż. Zamecnika.

Nowy samolot posiada elegancką sylwetkę znanego samolotu akrobacyjnego Zlin Z-126. W konstrukcji wykorzystany został seryjny kadłub tego samolotu, zapewniający wypróbowane zalety użytkowe i komfort. Własności, niezbędne dla samolotu holującego, uzyskane zostały głównie przez zwiększenie mocy (silnik sześciocylindrowy 5/III o mocy 160 KM), śmigło startowe oraz uproszczenie konstrukcji drogą zastosowania mechanicznych napędów klap i hamulców. Samolot nie posiada dwusteru ani podwójnej tablicy przyrządów, ponieważ kabina przednia pomyślana jest jako pasażerska. Dzięki tym uproszczeniom, ciężar samolotu, pomimo zastosowania znacznie cięższego silnika, wzrósł zaledwie o 5 kG, w porównaniu ze „Zlinem".

„Bohatyr", w przeciwieństwie do Z-126, odznacza się bardzo krótkim startem i dużą prędkością wznoszenia. Czas holowania dwumiejscowego szybowca szkolnego „Pionyr" z pełną obsadą na wysokość 1000 m wynosi zaledwie ok. 5 minut. Oczekuje się, że zastosowanie samolotów typu „Bohatyr" przyczyni się do znacznego zwiększenia wydajności, zwłaszcza w zakresie lotów wyczynowych i szkolenia w akrobacji szybowcowej.

(Kridla vlasti)

FRANCJA. Czasopismo Aviation Magazine przyniosło ostatnio szczegółowy opis szybowca polskiego SZD-8 bis „Jaskółka", ilustrowany 7 efektownymi zdjęciami oraz rysunkiem szybowca w trzech rzutach. Objętość artykułu wynosi 3 strony dużego formatu.

(Aviation Magazine)

BELGIA. Dr Gildemyn ustalił w dniu 17.4. nowy rekord przelotu docelowego na trasie Ghent—Chartres, 315 km. Lot trwający 6½ godzin wykonany został na szybowcu „Sohaj" konstrukcji czechosłowackiej. Dwa szybowce tego typu zostały w swoim czasie zakupione przez aeroklub belgijski przed mistrzostwami świata FAI w r. 1952.

(Aeroplane)

INDIE. Pilot Ostowari, instruktor państwowego ośrodka szybowcowego Furusingi, ustalił w dn. 12 kwietnia rekord indyjski w przelocie otwartym, przelatując na „Olimpii" trasę 402 km. Rekordowy lot trwał 7 godzin.

(Aeroplane)

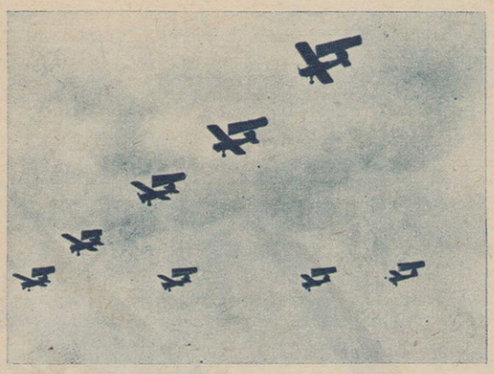
CZECHOSŁOWACJA. Niespodzianką II krajowych zawodów szybowcowych we Vrchlabi było ustalenie rekordu wysokości w klasie... samolotów sportowych o ciężarze od 500 do 1000 kG. Ustalił go szybownik Tomasz Manka, z pomocą fali halniakowej.

Na uwagę zasługuje fakt, iż w dniu tym na mniejszych wysokościach panowały niezłe warunki termiczne i przelotowe. 25 zawodników wykonało zadany przelot docelowy 152,5 km, przy czym maksymalna szybkość przelotowa wyniosła 85,3 km/h (pil. Sebesta).

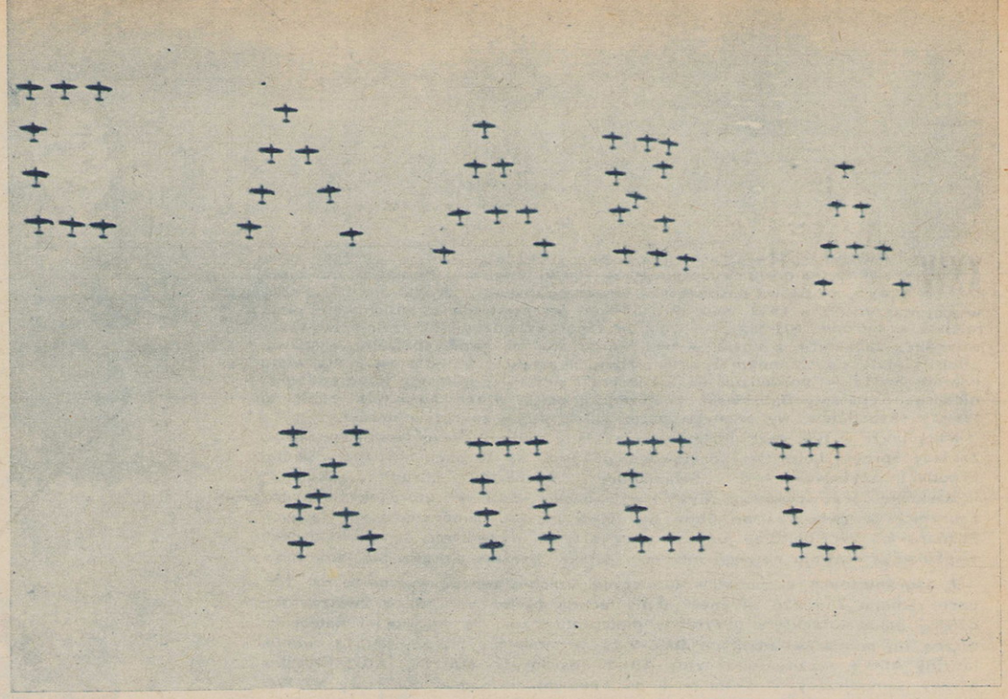
(Kridla vlasti)

FRANCJA. Major René Fonteilles, członek aeroklubu w l'Aube, wykonał przelot docelowo-powrotny na szybowcu jednomiejscowym typu „R-700" na trasie Troyes — Blois — Troyes, długości 444 km. Wyczynem tym pobił on rekord świata w tej konkurencji, należący dotychczas do Amerykanina (418 km).

Major Fonteilles nie cieszył się długo tym rekordem, bowiem pilot Jerzy Wojnar w dniu 18 czerwca br. wykonał przelot docelowo-powrotny długości 488,4 km, bijąc tym samym nowy rekord Francuza.



PARADA W TUSZYNO



Z lewej u góry: Nad lotniskiem przelatują samoloty z flagami republik związkowych. Powyżej: 76 samolotów w szyku, tworzącym słowa: „Sława KPSS" („Chwała KPZR").

Echa Dnia Lotnictwa ZSRR w prasie zachodniej

WSPANIAŁE pokazy w Dniu Lotnictwa ZSRR w Tuszyno pod Moskwą odbiły się szerokim echem na całym świecie. Szczególnie żywy oddźwięk znalazły one w niefachowej prasie zachodniej.

Niemal cała prasa angielska bardzo dużo uwagi poświęciła informacjom o przebiegu wielkiej parady lotniczej. Dzienniki wykazały duże zainteresowanie różnymi typami samolotów, zwłaszcza odrzutowych, które zostały pokazane w czasie parady.

Jean Bleriot — generalny skarbnik Międzynarodowej Federacji Lotniczej, który obecny był na paradzie w Tuszyno, oświadczył w rozmowie telefonicznej z korespondentem dziennika „Daily Mail": „Nigdy jeszcze nie widziałem tak imponującej demonstracji potęgi lotniczej".

W artykule swym „Daily Mail" pisze, że „Rosjanie prawdopodobnie wyprzedzili zarówno Amerykę jak i Wielką Brytanię w produkcji najbardziej nowoczesnych samolotów myśliwskich". Ten sam dziennik stwierdza również, że w Tuszyno pokazane zostały olbrzymie turbośmigłowe bombowce, jakich ani Stany Zjednoczone ani Wielka Brytania jeszcze nie posiadają. Zdaniem „Daily Mail" — bombowce te mogą dokonywać lotów międzykontynentalnych.

Wszystkie dzienniki amerykańskie na widocznych miejscach opublikowały wiadomości o paradzie lotniczej w Tuszyno.

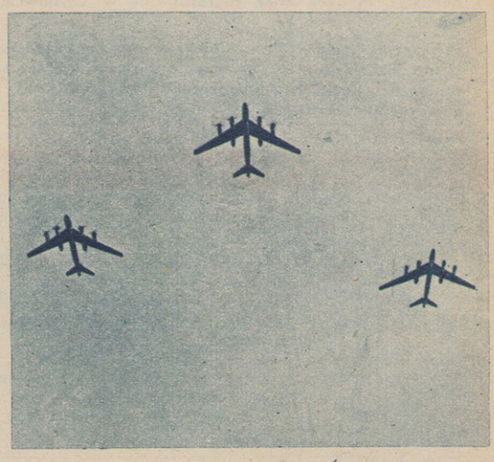
Dziennik „New York Herald Tribune" w sprawozdaniu z parady pisał m. in.: „W czasie tej jednej z największych w historii radzieckiego lotnictwa demonstracji siły nad stolicą Związku Radzieckiego przeleciały myśliwce dwóch nowych typów oraz bombowce odrzutowe, które mogą pokonywać wielkie odległości. Wydaje się, że bombowce te przystosowane są do transportu bomb atomowych i wodorowych".

Agencja United Press doniosła z Waszyngtonu, że amerykańskie ministerstwo obrony nie wystąpiło jeszcze z komentarzem o paradzie w Tuszyno. Jednakże przedstawiciel tego ministerstwa oświadczył, że być może, w przyszłości będzie mógł coś powiedzieć na ten temat. Przedtem jednak musi być dokonana analiza informacji o tej paradzie.

Były minister lotnictwa USA — Simington, oświadczył: „Obecnie jasne jest, że utraciliśmy cześć tej przewagi w powietrzu, którą — jak sądziliśmy — mieliśmy w przeszłości".

Moskiewski korespondent dziennika „New York Times" w artykule zamieszczonym na pierwszej kolumnie szczegółowo opisał paradę wskazując, że pokaz nowego typu odrzutowego samolotu transportowego „świadczył o tym, iż Związek Radziecki daleko prześcignął Stany Zjednoczone w konstruowaniu i produkcji pasażerskich samolotów odrzutowych".

Defilują dwusilnikowe bombowce odrzutowe.



Olbrzymie czterosilnikowe bombowce turbośmigłowe.

Agencja France Presse podała obszerne komentarze o paradzie. Korespondent agencji z najwyższym uznaniem i szczerym podziwem wyraził się o ostatnich osiągnięciach lotnictwa radzieckiego.

„Parada w Tuszyno — pisze on — pozwoliła stwierdzić ponad wszelką wątpliwość niezaprzeczalny postęp w lotnictwie radzieckim, zarówno cywilnym jak i wojskowym. Konstruktorzy radzieccy stworzyli szereg nowych typów, które są obecnie produkowane seryjnie".

Dając opis poszczególnych typów samolotów radzieckich, korespondent agencji podkreśla, że wiele spośród tych typów pokazano po raz pierwszy. Zwraca on szczególną uwagę na potężne śmigłowce, których udźwig przekracza dwie tony.

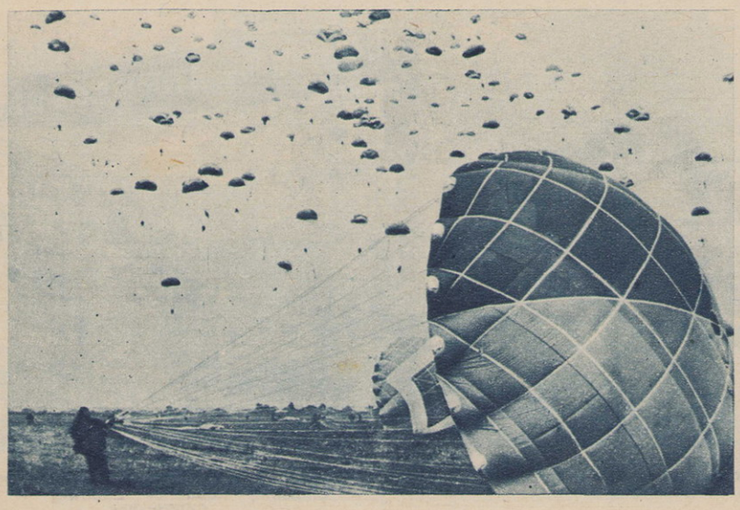
„Zdaniem obserwatorów zachodnich — stwierdza korespondent w zakończeniu — lotnictwo radzieckie uczyniło wielki krok naprzód, zarówno pod względem ilościowym jak i jakościowym i zajmuje dziś jedno z pierwszych miejsc na świecie".

Agencja United Press zamieściła doniesienia swego korespondenta moskiewskiego Konnetha Brodneya o paradzie w Tuszyno, stwierdzając, że parada ta świadczy niezbicie, iż „Rosja prawdopodobnie prześcignęła Stany Zjednoczone w wielu dziedzinach lotnictwa". Brodney podkreśla, że Związek Radziecki produkuje już samoloty pasażerskie o napędzie odrzutowym, które będą utrzymywały komunikację między Moskwą a miastami Dalekiego Wschodu. Stwierdza on przy tym, że angielskie samoloty tego typu „Comet" wykazują jeszcze pewne usterki, jeśli zaś chodzi o USA, to stawiają one w tej dziedzinie dopiero pierwsze kroki.

Stwierdza on również, że wielkie międzykontynentalne bombowce pokazane w Tuszyno są dziś masowo produkowane w Związku Radzieckim. Brodney z podziwem pisze o brawurowych popisach spadochroniarzy radzieckich, o specjalnych „stabilizatorach" spadochronowych, które jeszcze przed rozwinięciem się spadochronu nadają skaczącemu pozycję pionową itd.

Również agencja Reutera w obszernych sprawozdaniach z popisów w Tuszyno z najwyższym uznaniem wyrażała się o osiągnięciach konstruktorów i pilotów radzieckich w dziedzinie lotnictwa cywilnego i wojskowego.

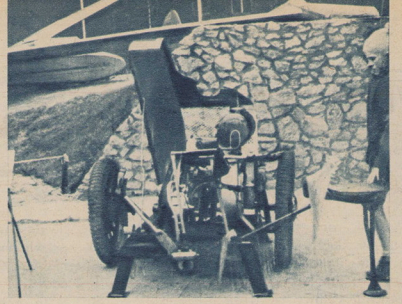
Wielkie wrażenie wywołał na widzach spadochronowy desant powietrzny.

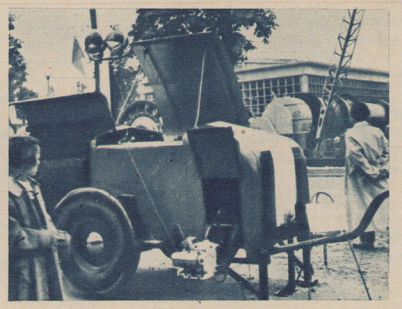


Nad lotniskiem przelatują śmigłowce.

Foto: CAF (6)

NASZE SZYBOWCE NA TARGACH POZNAŃSKICH



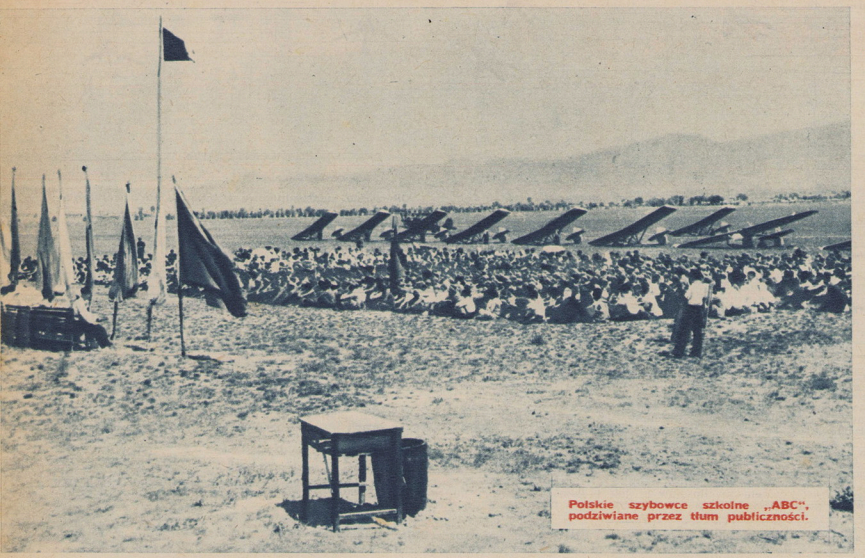


XXIV Międzynarodowe Targi Poznańskie pokazują nam w skrócie dziesięcioletni dorobek gospodarczy Polski Ludowej. Przemysł maszynowy — podstawa gospodarcza naszego państwa — produkuje dziś 9 razy więcej maszyn niż w 1938 roku. W produkcji przemysłowej zajmujemy już piąte miejsce w Europie. Nic też dziwnego, że Targi wzbudziły duże zainteresowanie w kraju i zagranicą, a udział w nich 24 państw ma swoją specjalną wymowę. „Polska stała się chłonnym rynkiem zbytu i atrakcyjnym dostawcą dla wielu krajów świata — powiedział na konferencji prasowej minister Handlu Zagranicznego Konstanty Dąbrowski — Przemysł polski przedstawia tutaj około 30 tysięcy eksponatów, wykonanych przez załogi 1 350 zakładów pracy".

Mają także w tym swój udział nasze zakłady lotnicze. Bezpośredni wystawca, Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego, pokazały na Targach eksponaty swojej produkcji: szybowce „ABC", „Salamandrę", „Muchę-100", „Czaplę", „Bociana" i „Jaskółkę" oraz ściągarkę „Ryś" i wyciągarkę „Zubr II", które eksportujemy zagranicę, a zwłaszcza do Chin. Lotnictwo polskie demonstruje na Targach Poznańskich swój dorobek już po raz czwarty po wyzwoleniu dając świadectwo wspaniałego rozwoju naszego młodego, a jakże prężnego przemysłu lotniczego.

Z zagranicznych eksponatów lotniczych Czechosłowacja wystawiła na Targach samolot Zlin 126 „Trener" (opis techniczny na str. 16), a Związek Radziecki pokazał niektóre przyrządy meteorologiczne, m. in. stację meteorologiczną do pomiarów zdalnych DMC-N-49, anemometry: ręczny MC-13, wentylacyjny AC0-3, ręczny indukcyjny ARI-49, barografy: MA-27-C, AD-2 (wysokościowy, samopiszący — skala od 0 do 7 000 m), termograf doborowy MT-22C, higrograf MB-11c, elektryczny anemorumbometr ARM 3—1 i inne. W stoisku Niemieckiej Republiki Federalnej uwagę naszą zwróciły komplety aparatury tlenowej, mogące mieć zastosowanie w szybowcach (w metalowych walizeczkach).

Naszymi szybowcami zainteresowali się przedstawiciele zagraniczni a szczególnie Czechosłowacy, którzy kupują kilka sztuk „Jaskółek". XXIV MTP to pokaz dziesięcioletniego dorobku Polski Ludowej, a równocześnie naszych możliwości eksportowych.



Polskie szybowce szkolne „ABC", podziwiane przez tłum publiczności.

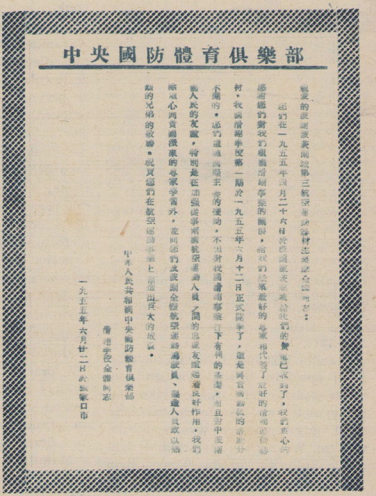
PIERWSZA SZKOŁA SZYBOWCOWA W CHINACH — OTWARTA!

Korespondencja własna „Skrzydlatej Polski" z Chin

W dniu 12 czerwca br. na lotnisku Ju-Lin koło Czan Tia-kou odbyło się otwarcie pierwszej Instruktorskiej Szkoły Szybowcowej w Chińskiej Republice Ludowej. Na otwarcie Szkoły przybyli licznie przedstawiciele władz miejscowych oraz Centralnego Klubu Obrony i Sportu. Ze strony władz polskich był przedstawiciel Polskiej Ambasady w Chińskiej Republice Ludowej — radca Goldgraber, który w imieniu Rządu Polskiego wygłosił przemówienie, przyjęte przez zebranych burzliwymi oklaskami.

Po oficjalnym otwarciu Szkoły Szybowcowej instruktorzy polscy wykonali loty pokazowe na szybowcach, a na zakończenie została wykonana wiązanka akrobacji na szybowcu „Bocian".

Tekst i zdjęcia: ZDZISŁAW PRZYJEMSKI



中央國防體育俱樂部

Polscy instruktorzy i mechanicy w towarzystwie przedstawicieli władz chińskich przed budynkiem szkoły.

Miejscowa ludność ogląda sprzęt. Na pierwszym planie wyciągarki „Żubr", dalej — „Bocian".

Przemawia przedstawiciel Ambasady Polskiej w Chińskiej Republice Ludowej — radca Goldgraber.

Pracownicy Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego Nr 3 w Poznaniu przesłali wraz ze sprzętem szybowcowym dla pilotów chińskich list, z życzeniami jak najpomyślniejszego rozwoju tej nowej dla nich dziedziny sportu lotniczego. W odpowiedzi otrzymali oni list, którego oryginał reprodukujemy. Tłumaczenie jego brzmi:

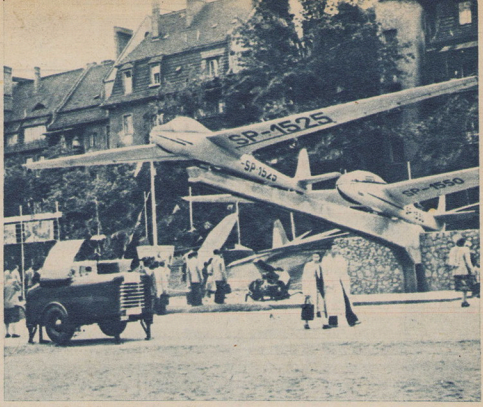
DRODZY TOWARZYSZE Z ZAKŁADÓW SPRZĘTU LOTNICTWA SPORTOWEGO NR 3 W POZNANIU!

Wasz list z dnia 26 kwietnia 1955 r. otrzymaliśmy. Dziękujemy Wam bardzo za troskę o rozwój szybownictwa w naszym kraju i przysłanie do nas najlepszych specjalistów, a także za przygotowanie dla nas najlepszego sprzętu lotniczego. Dzięki bezinteresownej pomocy Waszego kraju, 12 czerwca 1955 r. została u nas uroczyście otwarta pierwsza Szkoła Szybowcowa. Ta wielka, międzynarodowa współpraca nie tylko stworzyła podstawy do rozwoju szybownictwa w naszej ojczyźnie, ale odegra również ważną rolę w umocnieniu przyjaźni pomiędzy narodami polskim i chińskim, pomiędzy naszymi szybownikami. My z całą gorliwością będziemy się uczyć od Waszych specjalistów tej nowej dla nas dziedziny — szybownictwa.

Drodzy Towarzysze — szybownicy i pracownicy zakładów lotniczych! Przyjmijcie od nas gorące pozdrowienia i życzenia dalszych sukcesów w Waszej pracy.

Czan Tia-kou, 12 czerwca 1955 r.

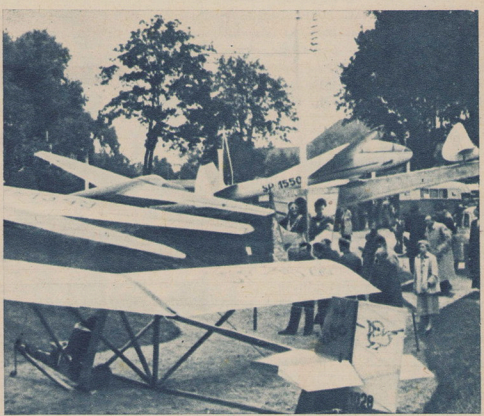
ZESPÓŁ SZKOŁY SZYBOWCOWEJ
CENTRALNEGO KLUBU OBRONY I SPORTU



Z lewej u góry: Ściągarka polskiej konstrukcji „Ryś".

Z lewej: Wyciągarka polskiej konstrukcji „Żubr II". Oba te produkty naszego przemysłu lotniczego zdały doskonale egzamin na lotniskach całego kraju.

Wyżej: Oryginalnie usytuowane stoisko z polskimi szybowcami. Na pierwszym planie wyczynówki — „Jaskółka" i „Bocian".



Wyżej: Widok ogólny na wystawione szybowce. Na pierwszym planie szybowiec szkolny „ABC".

Niżej: Samolot Zlin „Trener" przed pawilonem czechosłowackim, pilnie oglądany przez zwiedzających.
Foto: SP-K (6)

KONKURENCJA – NIEWYPAŁ NA II SMP

OD SPECJALNEGO WYSŁANNIKA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

POCZĄWSZY od VIII Krajowych Zawodów Szybowcowych w Inowrocławiu, poprzez IX w Poznaniu, a potem I Szybowcowe Mistrzostwa Polski i Międzynarodowe Zawody w Lesznie, wszystkie te imprezy przebiegały w warunkach pogodnych, na które ani organizatorzy ani zawodnicy nie mogli się specjalnie skarżyć. W Inowrocławiu i w Lesznie podczas I SMP były wybitnie korzystne, w Poznaniu i w Lesznie podczas Międzynarodowych Zawodów trochę mniej sprzyjające i raczej trudne, w sumie jednak zawsze dawały możliwość rozegrania wymaganej regulaminem ilości konkurencji.

Tę dobrą tradycję czterolecia zakłóciły poważnie tegoroczne Mistrzostwa w Lisich Kątach. Wprawdzie niniejszy reportaż piszemy 11 lipca, zatem do końca zawodów pozostaje jeszcze sześć dni, ale już sam fakt, że właśnie w ciągu całego pierwszego tygodnia trwania imprezy można było przeprowadzić zaledwie jedną konkurencję, a także nie pocieszające prognostyki pogodowe na najbliższą przyszłość każą stwierdzić, że II SMP odbywają się w wybitnie niesprzyjających warunkach meteorologicznych. Dla zorientowania Czytelników naszkicujemy je pokrótce.

Od chwili rozpoczęcia Mistrzostw Lisie Kąty i ich rejon znajdują się na granicy rozległego wyżu, który obejmuje Europę północną i niżu, zalegającego Europę południową. Początkowo dominował wpływ obszaru wyżowego, obejmującego Lisie Kąty powietrzem kontynentalnym, spływający znad północno-wschodnich rejonów Związku Radzieckiego. Towarzyszyła temu pogoda słoneczna, pozbawiona zupełnie wznoszeń termicznych. Natomiast w ostatnich dniach pierwszego tygodnia Mistrzostw rejon Lisich Kątów znalazł się pod wpływem obszaru niżowego z południa i tym samym objęty został masami świeższego powietrza polarno-morskiego. Wystąpiły opady i burze, a wznoszenia termiczne — jeśli się nawet tworzyły, to były bardzo krótkotrwałe i obejmowały niewielkie przestrzenie.

Przed wejściem do nowego budynku Szkoły w Lisich Kątach.

Operator miejscowej placówki PIHM — Kazimierz Nawra, przesiadujący niemal całymi dobami przy swej dwunastozakresowej radiostacji odbiorczej, zapisał w ciągu tego tygodnia kilkadziesiąt kart papieru kodowymi liczbami nasłuchu meteorologicznego. Na podstawie tych depesz powstało kilkadziesiąt kolejnych map układów pogodowych, ale synoptyk Jafra ani razu nie miał podstaw do ogłoszenia w pełni radosnego komunikatu. Co więcej, nie wróży też poważniejszych zmian, a więc i poprawy warunków na dni dalsze.

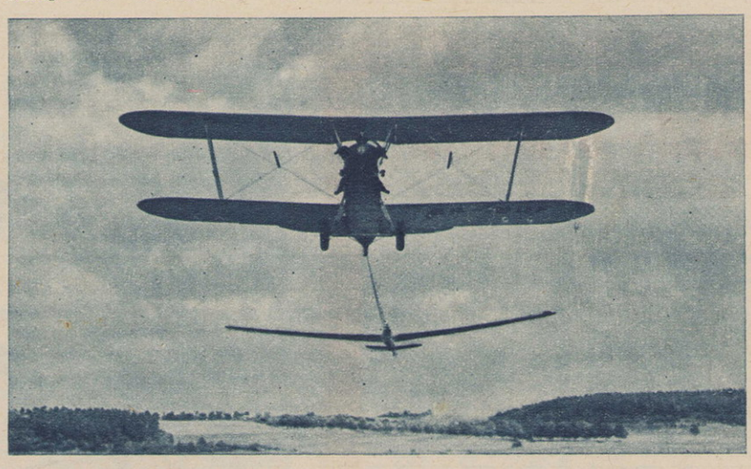
Nic więc dziwnego, że w tej sytuacji kierownictwo Mistrzostw wyostrzyło do maksimum swoją czujność organizacyjną, starając się nie przepuścić najsłabszych bodaj warunków termicznych, stwarzających chociażby cień nadziei na rozegranie konkurencji. Po wtorkowym przelocie prędkościowym na trasie trójkąta 100 km, w środę nie wyhangarowano nawet sprzętu. Nie było po co. Ale od czwartku począwszy, dzień w dzień szybowce szły na start, zawodnicy i piloci holujący trwali w pełnym pogotowiu startowym i dzień w dzień niezmiennie, po wykonaniu paru niepocieszających wzlotów próbnych, wracano bez rezultatów do hangaru, podnosząc jedynie do szczytu sprawność montowania i demontowania „Jaskółek".

W niedzielę wreszcie, dnia 10 lipca otucha wstąpiła w serca. Poranna prognoza brzmiała następująco:

Zachmurzenie od 4/10 do 6/10 pokrycia przez chmury kłębiaste o podstawie 1 100 m i ławice chmur średnich oraz wysokich. Po południu — tworzące się chmury kłębiasto-deszczowe o podstawie około 800 m, z dużą skłonnością do burz. Widzialność dobra. Wiatry dolne NE o prędkości 15—25 km/h. Wiatry górne ENE rzędu 35 km/h. Izoterma zerowa na wysokości 3 300 m. Noszenia dość dobre, poprzedzielane obszarami nienośności wskutek występowania chmur średnich i wysokich.

No cóż, wydawać się mogło, że zła passa została nareszcie przełamana, że wieczorem Komisja Sportowa będzie mogła podać wyniki drugiej konkurencji Mistrzostw. Kierownik zawodów — prof. Humen, był jednak ostrożny. Nie dowierzał kapryśnej tegorocznej pogodzie, zwłaszcza, że ławice średnich i wysokich chmur, przeciągających od rana potężnymi falami nad lotniskiem, budziły uzasadnione obawy. Jako zadanie dnia wyznaczony został krótki, prędkościowy przelot docelowy na trasie Lisie Kąty — Sępolno (90 km). Rozłożono znaki startowe, wyhangarowano sprzęt i 30 szybowców (a znacznie więcej ludzi zainteresowanych tymi szybowcami) zaczęło oczekiwać pojawienia się na niebie wytęsknionych białych kłębów.

Nie będziemy odtwarzać denerwującej atmosfery tych oczekiwań. Wystarczy powiedzieć, że trwały one długo. Wyholowana na sprawdzenie warunków „Mucha 100", z instruktorem Martyńcem na pokładzie, nie znalazła w powietrzu oparcia dla swych skrzydeł, w związku z czym planowane początkowo na godz. 11.00 otwarcie startu uległo znacznemu przesunięciu. Na horyzoncie rysowały się już nieśmiałe kształty cumulusów, a nad lotniskiem wciąż jeszcze przewalały się uparte ławice chmur wysokich, odkrywając tylko na krótko czysty błękit nieba. Według zapowiedzi synoptyka, dla wywołania w tym dniu prądów wznoszących konieczne było nagrzanie się powietrza do co najmniej 25 stopni Celsjusza. Chciało się chuchać i palić ogniska, żeby tylko podnieść temperaturę do wymaganego minimum. Słońce jednak poradziło sobie jakoś samo, zdobiąc w końcu niebo upragnionymi chmurami kłębiastymi.



Jedna z „Jaskółek" w locie na holu — w chwilę po oderwaniu się od lotniska.

Z ziemi wyglądały nawet zachęcająco: szerokie, o soczyście granatowych podstawach, trochę tylko słabo wypiętrzone. Minęła dawno godz. 12.00, gdy szybowce wyszły w powietrze. Wraz z ich wyjściem okazało się atoli, że „uroda chmur" była — jak to i wśród ludzi czasami się zdarza — złudnym wabikiem. Nie reprezentowała ich rzeczywistych wartości. Pomimo usilnych starań piloci nie byli w stanie „dokręcić" pułapu. Wozili się na zerach, penetrowali rejon na parusetmetrowych wysokościach, bez owocniejszych rezultatów. Coraz to któryś lądował (jak mówi nowoutworzony termin: „dojrzewał"), żeby zaraz ponowić start i wszcząć usiłowania na nowo.

O godz. 13.36 przeciął jako pierwszy taśmę startu lotnego Misiek na „Jaskółce", a w dwie minuty po nim Cnotliwy na „Bocianie". Odeszli przy ładnym zachmurzeniu i aż się wierzyć nie chciało, że obaj nie mogą podreperować swojej wysokości lotu, która nad Grudziądzem nieprzyjemnie zmalała. Ich bezskuteczne wysiłki nad miastem, widoczne doskonale z lotniska, odstraszyły prawdopodobnie pozostałych zawodników. Wanda Szemplińska, która odeszła na trasę jako trzecia, zrobiła to dopiero w pół godziny później, meldując się w dodatku nad taśmą wprost z holu, czyli na 700 metrach wysokości, zamiast na dozwolonych 1 000 m. To pociągnięcie taktyczne, świadczące wymownie o „wartości" panujących warunków termicznych, znalazło wkrótce naśladowców pośród pozostałych zawodników. Szli teraz jeden za drugim w niewielkich odstępach na taśmę, gdyż start lotny do konkurencji otwarty był tylko do godz. 14.30, a więc czasu pozostawało niewiele. Komisarze startu dwoili się i troili, lecz pomimo „wysokiej temperatury pracy" tym razem nawet nad Komisją Sportową nie chciał się utworzyć żaden silniejszy komin.

Telefoniczne meldunki z trasy nie dały na siebie długo czekać. Piloci zgłaszali miejsca swych przymusowych lądowań z odległości nie przekraczającej na ogół 30 km od lotniska wyjściowego. Sprawa wykonania konkurencji przelotu docelowego stawała się przesądzona: w tak słabych warunkach na pewno nikt nie osiągnie odległego o 90 km Sępolna. Pozostawała jeszcze ostatnia nadzieja, że przynajmniej dwóch zawodników przekroczy odległość 50 km, co zgodnie z postanowieniami regulaminu pozwalałoby zaliczyć konkurencję jako przelot na odległość po wyznaczonej trasie. Niepewność ta, która dla organizatorów stanowiła nadzieję, a obawę dla ściągniętych już, niefortunnych autorów parokilometrowych przelotów „za chałupę", trzymała wszystkich w napięciu prawie do godz. 18.00. Wtedy bowiem dotarła dopiero wiadomość o miejscach lądowania ostatnich zawodników. Okazało się, że najdłuższy przelot dnia wykonała **Ewa Nechay** na „Bocianie", lądując o 48 km od lotniska. **Popiel** i **Grabowski** na „Jaskółkach" oraz **Skrzydlewski** na „Bocianie" przelecieli po 44 km, a **Makula** na „Zetce" i **Kirakowski** na „Jaskółce" po 40 km. Wszyscy inni osiągnęli odległości poniżej 40 km, w tym Wojnar na „A-9" około 35 km, lądując zresztą daleko w bok, bo o 12 km na północ od wyznaczonej trasy przelotu, gdzie zapędził się w poszukiwaniu wznoszeń.

Tak więc przeprowadzona z ogromnym wysiłkiem próba dnia zakończyła się wynikami nieklasyfikowanymi, nie uzyskując nazwy konkurencji Mistrzostw i zwalniając Komisję Sportową od obliczania oficjalnej punktacji. Za to pełne ręce roboty mieli piloci holujący i kierowcy wozów transportowych, którzy do późnego rana następnego dnia ściągali rozrzucone „po świecie" szybowce.

TADEUSZ REJNIAK

ROZMAITOŚCI Z LISICH KĄTÓW

— Najlepiej radzić sobie samemu! — pomyślał Edward Makula i z wprawą przystąpił do zszywania szortów.

POŚWIĘCENIE TADEUSZA GÓRY

Z okazji piątej rocznicy Układu Zgorzeleckiego, Grudziądzkie Zakłady Przemysłu Gumowego urządziły Wieczór Przyjaźni Polsko-Niemieckiej, na który zaproszona została bawiąca w Lisich Kątach ekipa szybowników z NRD oraz delegacja zawodników II SMP. Jako przedstawiciele szybowników polskich wzięli w imprezie udział: Czmielówna, Makula, Góra i Wojnar.

Wieczornica upłynęła w miłej atmosferze koleżeństwa pomiędzy szybownikami NRD i Polski, a gospodarze zrobili wszystko, żeby okazale wypadła również jej część nieoficjalna. W czasie wystawnego bankietu wznoszono wielokrotnie toasty na cześć przyjaźni polsko-niemieckiej.

Zapytany o wrażenia z wieczornicy Tadeusz Góra, odpowiedział z poważną miną, która cechuje zawsze jego dowcipy:

— Wszystko było w porządku, tylko nasza delegacja była zupełnie nieprzygotowana. No, bo Czmielówna nie pije. Makula nie pije, Wojnar nie pije i cały ciężar reprezentowania naszego sportu szybowcowego musiałem z konieczności wziąć na swoją głowę...

Dla uniknięcia nieporozumień pragniemy wyjaśnić, iż Góra mógł sobie pozwolić na taki żart, gdyż sam jest również niemal abstynentem.

NIEBEZPIECZNY SPORT

NA I SMP w roku 1953 przyjechał do Leszna jako sprawozdawca Polskiej Agencji Prasowej (PAP) ob. Andrzej Dąbkowski, który poza tym, że jest dziennikarzem, zajmuje się czynnie sportem żeglarskim. Szybownictwo było dla ob. Dąbkowskiego dziedziną zupełnie nową, z którą zetknął się po raz pierwszy właśnie na zawodach w Lesznie. Dwa tygodnie przyglądania się z bliska pięknu podniebnego sportu i na dodatek kilka „okazyjnych" wzlotów na szybowcach i samolotach sportowych zrobiły swoje: ob. Dąbkowski został „stracony dla świata". Z „wyproszonego" obowiązku służbowego obsługiwał pod względem prasowym również zeszłoroczne zawody międzynarodowe w Lesznie, a w tym roku, wykorzystując w lipcu **swój urlop wypoczynkowy, spędza go właśnie... na II SMP w Lisich Kątach,** zamiast — jak można by sądzić — raczej na żeglarskim szlaku wodniackim.

Niebezpieczny sport to szybownictwo. Nie mielibyśmy jednak nic przeciwko temu, żeby jego ofiarami padła większa ilość dziennikarzy prasy codziennej.

KAPRYSY MODY

DONOSILIŚMY już o „modzie na obciążenie", jaka w tym roku ogarnęła uczestników II SMP. Otóż śpieszymy donieść, że po ostatniej nierozegranej zresztą oficjalnie konkurencji, która przebiegała w bardzo słabych warunkach termicznych, moda ta uległa znacznemu nadwątleniu jej siły oddziaływania na pilotów. Większość przemieniła znów swoje „Jaskółki Z-bis", czy jak kto woli „Piaskółki", na normalne „Jaskółki", a zdarzyło się nawet, że pilotka startująca na oryginalnej „Jaskółce Z", wypuściła wodę ze zbiorników jeszcze przed startem, oceniając warunki termiczne jako zdecydowanie słabe.

Czyżby koniec mody?

„DOJRZEWANIE"

TAK jak podczas krajowych zawodów przed paru laty mówiło się o pilocie, który lądował przymusowo, że „padł wśród pól", jak w Lesznie ubiegłego roku mówiło się, że „prasnął", tak podczas tegorocznych Mistrzostw w Lisich Kątach przyjął się termin „dojrzał".

Jest to kolejna forma po określeniu „padł", która była w użyciu do niedawna, a obie mają powiązanie z pewnym starym dowcipem. Nie będziemy go powtarzać, wyjaśnimy tylko pointę, dzięki której wyniknęły te skojarzenia. Otóż jabłko, czy inny owoc gdy dojrzeje — spada. Odwrotnie więc: szybownik który „spadł" — dojrzał. Jasne?

RYWAL, ALE — KOLEGA!

OKRES przygotowań przedfestiwalowych i wytężona praca wyszkoleniowa w aeroklubach nie pozwoliły organizatorom II SMP ściągnąć do Lisich Kątów pełnej ilości pilotów holujących. Że było ich za mało, dawało się odczuć zwłaszcza podczas transportu powietrznego szybowców z przygodnych lądowisk, lub z punktów docelowych trasy. Z pomocą w tej „biedzie" przyszli organizatorom imprezy sami zawodnicy, z których wielu jest nie tylko szybownikami lecz i pełnouprawnionymi pilotami samolotowymi. Zdarzało się często, że zawodnicy po wykonaniu konkurencji dnia przesiadali się z szybowca na samolot i ramię w ramię z pilotami holującymi ściągali z terenu swoich kolegów — rywali w Mistrzostwach, nie bacząc na to, że następnego dnia może być kolejna konkurencja, przed którą dobrze byłoby wypocząć.

Ta koleżeńska postawa zawodników jest godna wyróżnienia i rzuca jeszcze jeden promień korzystnego światła na ogólną atmosferę sportową, w jakiej odbywają się nasze mistrzostwa szybowcowe.

ter.

NA OSTRZU REPORTERSKIEGO OŁÓWKA

W sobotę 9 lipca, w przerwie podczas wieczorku tanecznego, który odbywał się w przestronnej, eleganckiej sali jadalnej Szkoły w Lisich Kątach, odbyła się maleńka, niezwykle miła uroczystość (bo tak to chyba trzebaby nazwać), charakteryzująca serdeczny stosunek miejscowego społeczeństwa do odbywających w tutejszej szkole trening pilotów Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Specjalnie przybyła do Lisich Kątów delegacja Klubu Motorowego LPŻ w Świeciu n/W. wręczyła niemieckim kolegom piękny kryształowy puchar, życząc im w szczerych, prostych słowach jak najlepszych wyników w pracy i nauce i wyrażając uczucia przyjaźni dla wszystkich niemieckich patriotów walczących o zjednoczenie swej ojczyzny.

Starannie wyryty na srebrnej plakietce napis brzmiał: „Motorowcy LPŻ — drogim gościom — pilotom NRD". A trochę niżej, na podkreślenie, słowa: „Freundschaft — Przyjaźń".

Rewanżując się, piloci NRD podarowali motorowcom LPŻ pamiątkowy proporczyk z pięknie wyhaftowanymi literami GST — inicjałami nazwy istniejącej w NRD organizacji sportów obronnych: Gesellschaft für Sport und Technik.

*

PUCHAR dla pilotów NRD nie był jedynym, jaki wręczono owego wieczoru. Drugi, podobnie piękny dzieli motorowcy LPŻ ze Świecia wręczyli zawodniczce Wandzie Szemplińskiej, manifestując tym samym wielką sympatię miejscowej ludności zarówno dla doskonałej pilotki jak i dla wszystkich naszych pilotów szybowcowych. Jak to się stało? Bardzo prosto, bezpretensjonalnie i bezpośrednio: Wandzia, zaskoczona i poważnie po swojemu uśmiechnięta, wysłuchała życzeń dziewcząt i chłopców z delegacji, mocno im uścisnęła ręce i podziękowała krótko za słowa, wyrażające uznanie dla jej wysokich kwalifikacji lotniczych, dzięki którym już niejednokrotnie przysporzyła sławy polskiemu szybownictwu.

(A my, widzowie? My prędko złapaliśmy puchar, chcąc jako pierwsi przeczytać z plakietki napis. Z poza potężnych pleców Staszka Skrzydlewskiego zdołałem odczytać tylko trzy słowa: „Czołowej szybowniczce świata...").

*

GRUBO myli się ten, kto myśli, że nasi najlepsi szybownicy potrafią tylko świetnie latać i bić rekordy. Tak jednostronnie uświadomionego w tej kwestii człowieka zaprosiłbym właśnie na ów wieczorek taneczny, aby popatrzał — jak oni tańczą, z jakim temperamentem i młodzieńczą werwą umieją się bawić. Oczywiście — i tu można było zauważyć specjalizację. Jurek Wojnar, jak można było zauważyć, najlepiej czuje się w tangu, Romek Sochacki — doskonale czuje rytm foksstrotta, Ewa Nechay i Maxi Czmielówna — z równą gracją i lekkością tańczą oberka jak i rumbę. Wybitnym natomiast specjalistą... we wszystkich tańcach jest bezsprzecznie Nowotarski. Ludzie, toż to poemat jak ten sympatyczny krakowianin prowadzi partnerkę w trudnych, z niezwykłą płynnością i wrodzoną chyba umiejętnością wykonywanych figurach. Warto popatrzyć pozazdrościć.

A tym, który nie dał się zdystansować w umiejętności tańca pilotom, był... Nie, nie zgadniecie, więc powiem Wam od razu: przewodniczący komisji sędziowskiej Tadeusz Rejniak (Do licha, Tadziu, gdybym to ja tak potrafił wybijać hołubce w oberku... Eh, szkoda mówić — nie potrafię).

*

JEDNĄ z najciekawiej przebiegających konkurencji na zawodach był przelot docelowy, rozegrany 9 lipca o godzinie 21. Efektowne zwycięstwo nad swymi polskimi kolegami i zawodnikami NRD osiągnął na oczach licznie zebranej publiczności Jerzy Dąmbski uzyskując na swej „Jaskółce" czas zbliżony do rekordu. Wyczerpanego walką z trudnymi warunkami na trasie zawodnika tłum powitał hurraganem braw, po czym wręczono mu cenną nagrodę.

Nie, nie zwariowałem. To są prawdziwe słowa, nazywające rzeczy ściśle po imieniu. Chyba się nie pogniewacie, jeśli jednak dodam dla uzupełnienia, że szybowce biorące udział w konkurencji były wykonane z papieru i pudełek od zapałek, a drogę do celu (na podłodze, od wejścia w sali aż do jej przeciwległego końca) przebyły na holu w postaci długich nitek zaczepionych z jednego końca u kadłuba szybowca i nawijanych z drugiego końca na zapałkę, szybko obracaną przez „pilotów".

J. Z.

A JEDNAK...

TAK się jakoś dziwnie składało, że dotychczas członkami Komisji Sportowych szybowcowych zawodów krajowych byli u nas zawsze mężczyźni. Komisja II SMP w Lisich Kątach jest pod tym względem odstępstwem od przypadkowej tradycji, bo w jej składzie znalazły się aż dwie przedstawicielki płci pięknej. Są nimi Barbara Dankowska — rekordzistka Polski i instruktor szybowcowy oraz Dorota Widort — pilotka Aeroklubu Warszawskiego i inżynier lotniczy.

Niektórzy z zawodników wyrażali przed rozpoczęciem Mistrzostw obawę, że efekty takiego męsko-żeńskiego pomieszania Komisji Sędziowskiej mogą być zgubne dla jej pracy. Twierdzili żartem, że np. komisarz startu lotnego nie zdoła skupić całej uwagi na meldujących się nad nim szybowcach, gdy... obok niego pracować będzie urocza „komisarzówna".

Otóż mamy podstawy stwierdzić, że obawy były najzupełniej płonne. „Sędziowskie pary" zdały egzamin bez zastrzeżeń, pomimo iż niektórzy komisarze są już przecież... żonaci.

W POGONI ZA ROJEM

DO niedawna wiadomo było powszechnie, że tylko Mistrz Sportu Tadeusz Góra ma poza szybownictwem drugą, niemniej silną namiętność — pszczoły. W Lisich Kątach okazało się że i Mistrz Sportu Stanisław Skrzydlewski przejawia te same zainteresowania, chociaż na razie nie ma jeszcze tak wielkiego doświadczenia w hodowli pszczół jak jego niedościgły mistrz w tej dziedzinie — Góra.

O sile pszczelarskich zainteresowań Skrzydlewskiego mówi jednak wymownie fakt, że na II SMP przyjechał on z... przenośnym ulem, tak zwaną rojownicą. Podczas gdy inni w chwilach wolnych od lotów grali w siatkówkę lub godzinami moczyli w pobliskiej rzece długie patyki, rzekomo łowiąc ryby, Skrzydlewski penetrował okoliczne zalesienia w poszukiwaniu pszczół.

— Bo tu, na Pomorzu, są szlachetniejsze gatunki jak u nas na Śląsku — wyjaśniał z uśmiechem, trochę wymuszonym, gdyż poszukiwania nie dawały spodziewanych rezultatów.

Aż nagle w południe dnia 12 lipca, gdy zawodnicy stali obok swych szybowców gotowi do rozpoczęcia konkurencji, nad głowami coś zaszumiało, coś zabrzęczało i przez lotnisko przeciągnął prawdziwy pszczeli rój. Leciał oczywiście w szyku „rojem" i zapadł między drzewa po drugiej stronie lotniska. Skrzydlewski był niepocieszony:

— Taki wspaniały rój, a tu trzeba startować...

Nie darował jednak. Następnego dnia skoro świt wypatrzył dziuplę, w której zadomowiły się pszczoły i przy pomocy Tadeusza Góry, uzbrojonego podobnie jak on w specjalną maskę pszczelarską „przeprowadził" rój wraz z królową do rojownicy.

Po zakończeniu Mistrzostw pszczółki z Lisich Kątów polecą na „Bocianie" do Bielska, gdzie czeka na nie prawdziwy, duży, wygodny ul.

(ter)

Zawodnicy, organizatorzy i goście z przyjemnością wysłuchali wieczorem w dniu rozpoczęcia Mistrzostw koncertu, w którym udział wziął m. in. żeński zespół śpiewaczy z Grudziądza. **Foto: B. Koszewski (4)**

DOŚWIADCZENIA SPADOCHRONOWE Z ČSR

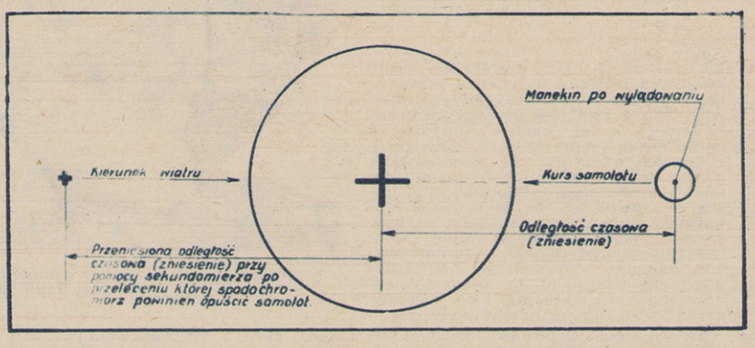
ROMAN LEWANDOWSKI
instr. spad.

BIORĄC udział w międzymiastowych zawodach spadochronowych Ostrawa—Stalinogród zebrałem nieco wiadomości o skoczkach czechosłowackich. Tymi, które uważam za najistotniejsze, chciałbym się podzielić z czytelnikami „Skrzydlatej".

Jeśli chodzi o przygotowanie teoretyczne to jest ono przeprowadzane w zależności od zdobywania stopni wyszkolenia praktycznego przez skoczka, a nie tak jak u nas — jednorazowe, obejmujące jednocześnie zakres trzech stopni. Skoczek w początkowym okresie szkolenia nie jest przeładowany teorią, która nie zawsze jest mu potrzebna, ponieważ swoją „drogę spadochroniarza" kończy niejednokrotnie trzema skokami na linę. Dlatego też słuszny wydaje się fakt podzielenia teorii na dwie lub trzy zasadnicze części, które zawierać będą nie tylko szczegółowe omówienie tematu, ale — rzecz najważniejsza — powiążą ściśle teorię z praktyką. Nie znaczy to, aby nie podawać początkującemu skoczkowi w ogólnym zarysie teorii łączącej się ze zdobywaniem następnych stopni. Należałoby ją jednak podać w formie atrakcyjnej i zachęcającej lecz nie obowiązującej na egzaminie.

Wykładana teoria spadochronowa w Czechosłowacji poparta jest ponadto licznymi planszami, przeźroczami, zdjęciami, filmem, które w sumie nie tylko uzupełniają teorię, pomagają instruktorowi i słuchaczowi, ale przede wszystkim w odpowiednim zestawie rysunków i fotografii uczą skoczka o dobrze lub źle wykonywanych czynnościach, począwszy od wyjęcia spadochronu z szafki, zakładania, obchodzenia się z nim, a skończywszy na polowym złożeniu go po skoku i włożeniu do szafki. Również w ciekawy sposób pokazano w licznych fotografiach cykl prawidłowego i niewłaściwego składania spadochronu.

Po zakończeniu kursu teoretycznego i egzaminie kandydat na skoczka wykonuje jeden lub dwa loty zapoznawcze trwające od 10 do 20 min. na wysokości 400—500 m. Skoki prowadzone są z samolotów Li-2 lub „Sokół". Skoczek zasadniczo wykonuje jeden skok na linę, ale w przypadku decyzji instruktora może wykonać ich więcej. Każdy skok, począwszy od skoku na linę, jest zabezpieczony półautomatem KAP 3 lub PAS 1. Półautomatu nie uruchamia pilot względnie skoczek, tak jak praktykuje się u nas, lecz lina zamocowana jest w samolocie i po odejściu skoczka na bezpieczną odległość samoczynnie uruchamia półautomat.



Warto dodać, że wież spadochronowych w CSR nie ma. Wstępne przygotowanie skoczków do przejścia na samolot przeprowadzane jest na pochylni linowej, która zdaje egzamin i całkowicie zastępuje wieżę spadochronową.

Spadochroniarze czechosłowaccy od dłuższego okresu stosują metodę obliczania znoszenia skoczka systemem czasowym na otwartym spadochronie. U nas, niestety, jest on jeszcze mało znany. A szkoda, bo dzięki jego stosowaniu zawodnicy radzieccy i czechosłowaccy osiągnęli wielkie sukcesy na Mistrzostwach Świata w Saint Yan.

Naszych instruktorów zainteresuje niewątpliwie pożyteczny sposób czasowego znoszenia skoczka. Przed rozpoczęciem skoków, zrzuca się manekin nad środkiem koła z wysokości, na której ma być otwarty spadochron. Manekin ląduje w pewnej nieokreślonej odległości od środka. Następny nalot po zrzucie manekinu wykonuje się w linii przecięcia punktu jego wylądowania ze środkiem koła i mierzy się sekundomierzem czas lotu na tym odcinku. Jest to czasowa odległość, która przenosi się po linii przecięcia (rys.). Przy tym systemie obliczenia odległości bardzo ważne jest przestrzeganie prędkości i wysokości samolotu (np. prędkość 100 km/h musi być utrzymana od momentu wejścia na kurs do chwili opuszczenia samolotu przez skoczka). Tą samą metodą lecz w inny sposób obliczania odległości czasowej otrzymujemy z komunikatu meteo, w którym potrzebne są prędkość wiatru i kierunek od ziemi do wysokości wykonywania skoków. Spadochroniarze CSR posiadają wykresy na wszystkie możliwe warunki meteo, przez co unikają obliczeń matematycznych przed wykonaniem skoku.

Jeśli chodzi o używany sprzęt spadochronowy to skoczkowie CSR dysponują spadochronami „PD-47", natomiast jako zapasowych używają „PZ-47". Szczególnie różni się od naszych spadochron zapasowy, który ma kształt kwadratowy i jest wykonany z jedwabiu karkasnego. W lotnictwie sportowym są stosowane spadochrony ratownicze — „PŁK-45".

Dokumentacja prowadzona jest systematycznie. Do spadochronów nie załącza się kontrolek lecz wypisuje się kartkę wraz z kopią, która pozostaje w książce z ważnością na wykonanie jednego skoku.

W CSR położono duży nacisk na właściwe wykorzystanie instruktorów społecznych. I tak w Ostrawie oprócz instruktorów etatowych jest również dwunastu instruktorów społecznych. Instruktorzy etatowi spełniają raczej pracę kontrolną nad instruktorami społecznymi, do których należy przeprowadzanie szkolenia spadochronowego.

Wiele cennych wiadomości uzyskaliśmy z opowiadań Koubka — reprezentanta CSR na Spadochronowe Mistrzostwa Świata we Francji. Zapoznał on nas ze swoimi wrażeniami z pobytu w Sant Yan. Opowiadał nam w sposób wielce interesujący, a przede wszystkim fachowy o organizacji mistrzostw, zawodnikach, technice wykonania skoków, sprzęcie spadochronowym oraz ostatnich osiągnięciach jakie zaprezentowali spadochroniarze z krajów biorących udział w mistrzostwach. Warto tutaj jeszcze raz podkreślić fakt o tyle nieprzyjemny, że tak cenne wiadomości docierają do nas dopiero drogą okrężną i to w rok po mistrzostwach, mimo, że wysłaliśmy oficjalnych przedstawicieli do Francji. Z okazji naszego pobytu Koubek pokazał nam niezwykle efektowny skok z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania, zakończony wynikiem 3 metrów od środka koła. Podczas jego opadania mogliśmy zaobserwować wysoką technikę właściwego sterowania spadochronem „PD-47". Warto tutaj zaznaczyć, że spadochroniarze czechosłowaccy zapoznali się z doświadczeniami skoczków radzieckich, którzy odwiedzili CSR.

Obecnie trwa już w CSR obóz przygotowawczy do Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych w Bułgarii. Na obóz ten powołano 30 najlepszych skoczków, z których zostanie wyłoniona reprezentacja CSR. Ponadto spadochroniarze powołani na obóz przed jego rozpoczęciem przygotowywali się w swych aeroklubach, dysponując potrzebnym sprzętem oraz opieką ze strony kierownictwa SVAZARM-u.

Samolot „Fairchild", zabierający na pokład dwóch skoczków spadochronowych, używany w aeroklubach SVAZARM-u. Foto: SP-K

Z DUŻYCH WYSOKOŚCI

PAWEŁ STORCZENKO
Zasłużony Mistrz Sportu ZSRR

Każda sekunda oczekiwania zamieniała się w długie minuty. I tak przeszło już 120 sekund. Dwie minuty moje uczennice spadały wśród ciemnej nocy zbliżając się coraz bliżej do ziemi. W tym czasie pomyślałem, jak mało znaczą dwie minuty na ziemi, a jak długo się one wloką człowiekowi lecącemu w powietrzu. Nasuwały mi się myśli jak one spadają, czy wszystko jest w porządku, ile jeszcze będzie trzeba oczekiwać zanim otrzymam konkretną wiadomość z ziemi za pośrednictwem radia.

Po wylądowaniu mają dać sygnał przez wystrzelenie zielonych rakiet. Tymczasem nabieramy wysokości, abym zgodnie z zadaniem mógł wykonać skok z 10 600 m. Dotychczas skakałem z dużej wysokości w zespole i teraz będąc sam w kabinie odczułem tęsknotę do nieobecnych kolegów. Niestety — byłem sam. Załoga samolotu, rozumiejąc moje samopoczucie, od czasu do czasu interesuje się mną. Termometr wskazuje — 50°. Dawno już nie latałem w tak niskiej temperaturze, ostatnio — w okresie działań wojennych na froncie karelo-fińskim.

Wreszcie otrzymałem oczekiwaną wiadomość z naziemnego punktu dowodzenia skoków, że wszystko jest w porządku — spadochroniarki wylądowały. Jesteśmy na wysokości 10 600 m. Nie miałem czasu cieszyć się wykonaniem zadania przez dziewczęta, bo otrzymałem sygnał, że nadlatujemy na punkt zrzutu. Szybko odłączyłem przewody głównej sieci na indywidualny aparat tlenowy. Podczas sprawdzania lampki elektrycznej zapaliła się lampka sygnalizacyjna nad kabiną pilota, dająca polecenie skoku. Rzut oka na sekundomierz — pięć sekund, skok i jestem już w powietrzu. Pierwszy moment odłączenia się od samolotu lecącego z prędkością 550 km/h nie należał do przyjemności. Obracało mnie tak szybko, że miałem wątpliwość czy powrócę do normalnego położenia prawidłowego spadania. Jednak po kilku już sekundach znalazłem się we właściwym spadaniu twarzą do ziemi. Lecę w ciemności. Ręce i nogi rozłożone w bok, lekko zgięte. Oczy mam szczelnie zakryte okularami lotniczymi, przez które widzę czerwone ognie. Myślę o tym, aby ogni tych nie pomylić z innymi.

Spadając uległem złudzeniu jakbym zawisł w powietrzu, ale strugi powietrza, które odczuwam wokół ciała okrytego futrzanym kożuchem przypominają mi, że jednak spadam. Dziwię się, że mimo ciepłej odzieży zimne powietrze dochodzi do mojego ciała. Z przyzwyczajenia wzrok kieruję na sekundomierz. Spadam już 20 sekund. Jasno świecące ogniska są dokładnie pode mną i to mnie cieszy. Morowym chłopem jest obserwator, który dobrze obliczył moment mego skoku.

Odwróciłem się głową w kierunku ogniska, ponieważ w ten sposób lepiej było mi obserwować. Podczas dokonywania obrotu spadochron zapasowy spotkał się z czołowym kierunkiem podmuchu strug powietrza przez co odsunął się lekko w bok. Uwzględniając podobne przypadki staraliśmy się specjalnie dokładnie dopiąć spadochron zapasowy.

Spadam przez cały czas z wiatrem w prawą stronę. Aby tę sytuację zlikwidować wychylam prawą rękę w bok, natomiast lewą przyciskam do tułowia dla zrównoważenia spadania. Przez zastosowanie takiego położenia udało mi się przesunąć spadochron na pierwotne położenie. Chociaż nikt nie obserwuje mojego skoku jednak osobista ambicja dąży do tego aby był on pod każdym względem dobry. Zaawansowany skoczek spadochronowy winien zawsze umieć sobie dać radę w powietrzu podczas najbardziej nieprawidłowych położeń. W czasie wykonywania jednego ze skoków treningowych poczułem, że okulary moje przykrywające oczy zaczynają mi się usuwać i lada chwila spadną. Wtedy zacząłem je podtrzymywać lewą ręką, a „lot" korygowałem całym ciałem i prawą ręką.

Popatrzyłem na sekundomierz. Widziałem doskonale przesuwającą się wskazówkę na tarczy, chociaż wokół mnie panowała całkowita ciemność. Jedyne światełko, to lampka elektryczna, która przypięta była dokładnie, oświetlając lewą rękę, w której miałem sekundomierz.

(c. d. n.)

Dyskutujemy (2)

NA TROPACH WSTECZNICTWA

Proponuję wolant i krokodyle

SPRAWA szybowca rekordowego i zawodniczego stała się ostatnio bardzo aktualna, dzięki dyskusji jaka wynikła na łamach „Skrzydlatej Polski" po artykule kol. Wojnara.

Wydaje mi się, że wyraźne rozdzielenie szybowca na zawody od szybowca rekordowego, jak to zrobił w swym artykule kol. Zientek, jest niesłuszne. Szybowiec rekordowy może być szybowcem zawodniczym, o ile zostanie na nim przeprowadzony cały szereg ulepszeń i udogodnień, zarówno z punktu widzenia wygody pilota jak również poprawienia jego własności pilotażowych (zwłaszcza w krążeniu), ułatwienia startu z przygodnego terenu (klapy, kółko), odpowiedniego opracowania eksploatacyjnego (transport, demontaż) itp. W niniejszym artykule chcę poruszyć dwa z wyżej wymienionych zagadnień: 1) poprawienie wygody pilota przez zmianę sterownicy, 2) możliwość zastosowania klapy typu „krokodyl" do szybowców wyczynowych.

Zagadnienie wygody pilota jest sprawą niezwykle ważną, zwłaszcza w szybowcach wysokowyczynowych, przeznaczonych do bicia rekordów oraz na zawody. Męcząca pozycja, niepotrzebny lub nadmierny wysiłek — mają bez wątpienia ujemny wpływ na właściwe wykorzystanie warunków meteorologicznych. Bardzo często uważa się (niesłusznie zresztą), że na szybowcu rekordowym należy zrezygnować z wygody pilota kosztem poprawienia osiągów (np. zmniejszając gabaryt przekroju kadłuba). Wydaje mi się, że nawet najbardziej „wyśrubowana" wyczynówka może zapewnić pilotowi maximum wygody, jeżeli przy projektowaniu jej zastanowimy się nad bardziej racjonalnym wykorzystaniem miejsca w kabinie oraz zerwiemy z niektórymi rozwiązaniami uświęconymi tradycją konstrukcyjną.

Stosując normalną sterownicę (drążek sterowy) konstruktor musi zapewnić taką ilość miejsca w kabinie, aby pilot w grubym futrzanym ubraniu miał pełną swobodę ruchów przy wychylaniu lotek. Również rozmieszczenie dźwigni napędu hamulców aerodynamicznych, klap, mechanizmu chowania kółka itp. na ścianach kabiny wymaga pewnej ilości wolnego miejsca, która poza tym zmniejszenie szerokości kadłuba poniżej 70 cm (szer. zewn.) jest bardzo trudne i związane z dużym ograniczeniem wygody pilota.

Wynika stąd konieczność innego rozwiązania urządzeń sterowniczych: zastąpienie drążka wolantem. Dotychczas utarło się mniemanie, że wolant nadaje się tylko do ciężkich samolotów, wymagających sterowania oburącz. Ostatnio tego rodzaju rozwiązanie sterownicy zaczęło zdobywać sobie obywatelstwo na samolotach lekkich, w których położono duży nacisk na wygodę. Wolant posiada wiele zalet kwalifikujących go jako niezbędne urządzenie do szybowców wyczynowych. Pozwala na duże zmniejszenie szerokości kadłuba (do — 50 cm) bez ograniczania wygody pilota. Mocując wolant na rurze skrętnej wychodzącej z tablicy przyrządów, można między kolanami pilota umieścić dźwignie chowania podwozia oraz hamulców lub klap, co ułatwi obsługę tych napędów i zmniejszy ilość urządzeń pomocniczych na ścianach kabiny. Ruchy wolantu nie będą ograniczone nawet przy stosowaniu grubych futrzanych ubrań zimowych, podniesie to wydatnie bezpieczeństwo lotu w silnej turbulencji (np. w rotorach).

Jak mogłem stwierdzić podczas lotów na samolocie z wolantem, kwestie pilotażowe przy przejściu z drążka na wolant nie odgrywają dużej roli. Wydaje mi się, że wystarczy jeden lot termiczny do zupełnego opanowania techniki pilotażu szybowca z wolantem. Należy dodać, że sterownica tego rodzaju jest dużo wygodniejsza i przyjemniejsza niż drążek. Jedyną wadą wolantu mogą być nieco większe siły przy wychylaniu lotek, ale przy odpowiednim doborze kompensacji i przekładni nie powinno to przeszkadzać w pilotażu. Dzięki swoim zaletom wolant powinien znaleźć zastosowanie właśnie w szybowcu przeznaczonym na zawody i do bicia rekordów i — o ile orientuję się z wypowiedzi kolegów — spotkałby się z dużym uznaniem. Zresztą przydatność wolantu można by sprawdzić zabudowując takie urządzenie na jednej z „Jaskółek". Trudności z tym związane są niewielkie, a korzyść duża.

Drugim rozwiązaniem, które mogło by dać dosyć ciekawe wyniki, są klapy typu „krokodyl". Bardzo duże znaczenie w szybowcu zawodniczym ma łatwość startu z przygodnego terenu. W pierwszej fazie startu największe opory daje tarcie szybowca o nawierzchnię lotniska, dlatego o łatwości startu decyduje prędkość, przy której powstanie siła nośna, pozwalająca na oderwanie szybowca. Zmniejszenie prędkości oderwania uzyskuje się przy pomocy klap, jednak powszechnie stosowane systemy klap posiadają zasadniczą wadę: psują powierzchnię skrzydła w położeniu zamkniętym. Wady tej nie mają „krokodyle". Dodatkową zaletą tego typu klap jest możność zastosowania ich zamiast hamulców aerodynamicznych przy podejściu do lądowania. „Krokodyle" jednak nie nadają się do zmniejszania prędkości krążenia ze względu na duży przyrost oporów aerodynamicznych. Tym nie mniej zastosowanie takich klap na przynajmniej jednym szybowcu dałoby wiele ciekawych doświadczeń.

inż. S. MAKARUK

W hangarze — podczas troskliwego przeglądu stanu technicznego „Jaskółki Z".

PORÓWNANIE „A-9" z „Jaskółką Z"

MOŻNOŚĆ pierwszego porównania „A-9" z „Jaskółką Z" miałem w dniu 22.VI.55 r., w czasie trwania obozu wyczynowego kadry narodowej w Lisich Kątach. Zaraz na wstępie chciałbym podziękować ZG LPŻ oraz IL za zorganizowanie i umożliwienie pilotom nie posiadającym uprawnień oblatywaczy latania na szybowcu, który nie ma jeszcze ukończonych prób powietrznych, a więc zakończonej homologacji. Bezpośredniego porównania dokonaliśmy w 2-godzinnym zespołowym locie termicznym. „Jaskółkę Z" z balastem prowadził Jerzy Adamek, na „A-9" latałem ja. Cały lot odbywał się w stałej termice wypracowanej, przy dużych obszarach duszeń i licznych kominach, typowych zresztą dla tego rodzaju termiki. W związku z tym warunki były trudne, cały szereg chmur nie nosiło i szybowce holowane często lądowały. Dzięki małemu opadaniu „A-9" miałem dużo inicjatywy i mogłem wynajdywać chmury noszące przy małej stracie wysokości. Całkowita inicjatywa i wybór kierunku lotu i noszeń należała do szybowca „A-9", który przez większość czasu utrzymywał się wyżej od „Jaskółki Z".

Porównanie chciałbym przeprowadzić w następujących etapach: start, przeskok, krążenie, lądowanie. Chciałbym również zastanowić się nad przydatnością „A-9" jako sprzętu rekordowego i zawodniczego, pomiędzy którymi to typami szybowców nie widzę specjalnej różnicy we własnościach lotnych.

Start szybowca „A-9" co do długości skoku podobny jest do „Jaskółki Z" z balastem wodnym. Działanie lotek — skuteczne już od pierwszej chwili startu. W jednym z następnych lotów wykonałem start z wiatrem tylnym o sile 3 m/sek. I tu działanie lotek okazało się wystarczające — szybowiec nie wykazywał tendencji do oparcia skrzydła o ziemię. Na marginesie chciałbym dodać, że start szybowców „A-9" i „Jaskółki Z" jest wyraźnie łatwiejszy za samolotem „Junak", niż za „CSS-13". Ogólnie zresztą start jest łatwy i nie nastręcza trudności pilotowi.

Krążenie „A-9" jest rewelacją tego szybowca. Prędkość krążenia z pochyleniami średnimi — 65 km/h. Krążenie głębokie na prędkości 70 km/h.

W przechyleniach niewielkich i średnich „A-9" ma szybkość krążenia około 5 km/h

c. d. na str. 14

Mistrzostwa świata złym przykładem porównania sprzętu zawodniczego

WYNIKI Szybowcowych Mistrzostw Świata w Camphill nie mogą stanowić żadnego bezstronnego kryterium do oceny własności wyczynowych i eksploatacyjnych startujących tam szybowców. Zawody odbywały się w **niezwykle** trudnych warunkach meteo, w których decydującą rolę odgrywał pilot, a niejednokrotnie duża doza szczęścia. Już sama **przestarzała** metoda startu z wyciągarki nad zbocze faworyzowała lekkie szybowce. Ale to wcale nie dowód, że np. „Mucha" jest ideałem szybowca zawodniczego.

Zwycięstwo Pierre'a na „Breguecie" nie było przypadkiem. „Breguet" był budowany specjalnie jako szybowiec zawodniczy na Mistrzostwa Świata i świetnie spełnił swoje zadanie. Jego własności zapewniają mu możliwość rozwinięcia dużych prędkości w szerokim wachlarzu średnich noszeń, a można je jeszcze powiększać przez zabranie balastu wodnego, co czyni z niego szybowiec rekordowy. W sumie „Breguet" jest szybowcem bardzo szybkim, posiadającym doskonałe własności na dużych prędkościach. Dobrze byłoby kupić jeden egzemplarz tego szybowca dla przeprowadzenia prób i zebrania doświadczeń z profilem laminarnym. Poza tym kontakt naszych konstruktorów z konstrukcjami zagranicznymi miałby na pewno duży wpływ na tempo rozwoju technicznego w naszym szybownictwie.

Obóz szybowcowej kadry narodowej, który odbył się w Lisich Kątach, wzbogacił o nowe doświadczenia naszą taktykę szybowcową. Okazało się, że szybowce o dużych obciążeniach są bezkonkurencyjne nie tylko w dobrych warunkach, ale dzięki możliwości przeskakiwania obszarów duszeń na dużych prędkościach, mają większy zasięg, pozwalają pilotowi wybierać lepsze noszenia, przeskakiwać duże odległości w poszukiwaniu wznoszeń — co w sumie daje mu przewagę i w słabych warunkach termicznych.

Jak w tym świetle wygląda ocena wyników uzyskanych w Camphill? Takie szybowce jak „HKS-1", „WLM-2" czy „KB-9" nie przegrały dlatego, że ich własności aerodynamiczne nie spełniają warunków jakie są wymagane od szybowca zawodniczego. Głównym powodem porażki były trudności przy starcie za wyciągarką, do którego nowoczesne szybowce przeważnie nie są przystosowane.

Mistrzostwa Świata są przeglądem szczytowych osiągnięć techniki szybowcowej na całym świecie. Nie wolno więc rezygnować z konstrukcji awangardowych, wytyczających postęp w szybownictwie.

A. WITEK i J. NOWOTARSKI

„Bocian" z załogą Makaruk — Bojanowski na chwilę przed startem. Mechanik zaczepia linkę holowniczą.
Foto: B. Koszewski (2)

mniejszą od „Jaskółki Z". Przy przechyleniach większych przewaga „A-9" jeszcze bardziej rośnie. Promień krążenia jest mniejszy. W jednym z następnych lotów na „A-9" przekonałem się w silnych noszeniach termicznych (około 4 m/sek.), że szybowiec radziecki może w tym samym kominie wyprzedzić „Muchę-ter". W pierwszej chwili wydawało mi się, że jest to wynikiem lepszego centrowania kominów przez „A-9", w kilku następnych noszeniach sytuacja taka jednak powtórzyła się. „A-9" wymaga mniejszej pracy, jest łatwiejszy i przyjemniejszy w krążeniu. Do tego stwierdzenia doszli wszyscy piloci, którzy wykonali loty zapoznawcze. W chmurach krąży podobnie łatwo jak pod podstawą i wymaga mniejszego skupienia uwagi aniżeli „Jaskółka Z". W stosunku do „Jaskółki Z", „A-9" jest trudniejszy do przeciągnięcia. Przypuszczam, że doskonałe własności krążenia zawdzięcza „A-9" między innymi wysokiemu kadłubowi i słabej stateczności bocznej.

Przeskok: biegunowa prędkości szybowca „A-9" przecina się z biegunową „Jaskółki Z" na wartości 125 km/h. Na prędkości wyższej „A-9" posiada mniejsze opadanie. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że „A-9" w większości warunków wykonuje przeskok na prędkości wyższej od 125 km/h, łatwo przekonamy się, że szybowiec ten jest na przeskoku szybszy od „Jaskółki Z". Sprawa małych opadań na prędkościach przeskokowych jest zasadniczą zaletą szybowca rekordowego czy zawodniczego. O ile szybowiec krąży poniżej prędkości 75 km/h, wówczas we wszystkich warunkach termicznych, a zwłaszcza słabych, z nawiązkami odrobi ewentualne straty, wynikające z dużej prędkości krążenia, tym samym dużego promienia i opadań na prędkościach krężenia. I tu największa różnica na korzyść szybowca zawodniczego, o dużej doskonałości aerodynamicznej, daje się zauważyć przy słabszych noszeniach termicznych. Przewaga wynika stąd, że przeskok przy mniejszym opadaniu jest dłuższy i pilot ma pełne możliwości znalezienia silniejszych noszeń. Zróżnicowanie noszeń występuje wyraźniej dopiero w warunkach słabszych termicznie. W sumie więc rosną średnie noszenia, od których w prostej linii zależy prędkość przelotowa. Drugą zasadniczą sprawą jest posiadanie przez pilota pełnej inicjatywy, żeby nie warunki, a pilot dyktował dobór prędkości przeskoków. Prowadzi to do lepszego taktycznie rozwiązania przelotu, a więc ponownie zwiększa jego prędkość. Sprawa jednakże zasadnicza dla szybowca zawodniczego — to zwiększenie pewności dolecenia. Przez podniesienie średniego pułapu przelotu pilot nie musi korzystać z noszeń bardzo słabych, co zawsze zmniejsza prędkość przelotu, a często prowadzi do przedwczesnego lądowania.

Lądowanie na szybowcu „A-9" jest zupełnie łatwe. Powodem tego jest skuteczny i prawidłowy ślizg, czego nie można powiedzieć o większości naszych szybowców. Ster kierunkowy w zupełności wystarcza do utrzymania kierunku ślizgu nawet na prędkościach najmniejszych. W naszym szybowcu zawodniczym należałoby pomyśleć o zapewnieniu właśnie podobnego ślizgu jak w „A-9". Lądowanie na skutecznym ślizgu może odbywać się bez żadnych pomocniczych urządzeń pogarszających doskonałość szybowca. Zbudowanie u nas szybowca wzorowanego na parametrach „A-9" wydaje mi się bardzo celowe. Powinno to być przeprowadzone przez kolejne przeróbki szybowca „Jaskółka", co w tej chwili jest już częściowo kontynuowane w SZD. Szybowiec tego rodzaju jest nam tak dalece potrzebny na Mistrzostwa Świata, że gdyby SZD nie zdążył z oddaniem do eksploatacji szybowca zawodniczego do dnia 1.VI 1956 r., należałoby zamówić i kupić w Związku Radzieckim 3 szybowce typu „A-9" i na nich wziąć udział w Mistrzostwach. W zamówieniu jednak trzeba by wytwórnię prosić o dobudowanie klap typu krokodyl oraz chowanego kółka podwozia. Urządzenia takie byłyby w warunkach francuskich konieczne. W obecnej chwili szybowiec „A-9" można zdecydowanie traktować jako rekordowy, którego osiągów nie powinny popsuć konieczne przeróbki. Jak więc widać szybowiec zawodniczy stawia konstrukcji dużo wszechstronniejsze wymagania aniżeli szybowiec rekordowy, nie może natomiast w żadnym przypadku psuć aerodynamiki kosztem np. prawidłowości korkociągu lub czymś innym. O sprawach tych pisałem już w artykule pt. „Rynek krajowy jest równie ważny!", nie chcę więc ich powtarzać. Niemniej jednak kilka szczegółów powtórzyć muszę, a co do tych, których nie wymieniam, moje stanowisko jest identyczne jak w artykule poprzednim.

Zmiany, o których wyżej wspomniałem, są niepotrzebne w ZSRR, z powodu dużego wyboru wielkich lądowisk. Przeróbki więc, które są konieczne u nas czy we Francji, byłyby w tamtejszych warunkach zupełnie nielogiczne. Wydaje mi się, że aby z osiągów „Jaskółki" dojść do osiągów „A-9", należy więcej uwagi poświęcić opracowaniu dobrej aerodynamiki kadłuba. Kształt jego powinien być całkowicie kroplowy, maksymalna wysokość powinna być przesunięta do tyłu oraz kółko podwozia schowane całkowicie. Kadłub powinien być wyraźnie skrócony. Więcej uwagi należy poświęcić przejściu skrzydło-kadłub, które w obecnej chwili wydaje mi się niekorzystne aerodynamicznie ani eksploatacyjnie (wygoda). Balast wodny należałoby zostosować jeszcze wyższy, co jeszcze wyraźniej zmniejszy opadanie na prędkościach przeskokowych i pogodzi całkowicie wymagania stawiane szybowcowi zawodniczemu i rekordowemu.

JERZY WOJNAR

„Jaskółka Z" szybowcem zawodniczym czy rekordowym?

JEST rzeczą bezsporną, że dorobek naszego szybownictwa zarówno na polu wielkiego wyczynu jak i myśli konstruktorskiej zobowiązuje nas do jeszcze większych wysiłków i starań, aby pozycję naszą utrzymać. Sądzę, że cel ten osiągniemy idąc równocześnie w dwóch kierunkach. Po pierwsze: w większym jeszcze stopniu umasowić szkolenie podstawowe i w prostej linii wysoki wyczyn, a po drugie: nie dać zdystansować się innym krajom na polu nowych konstrukcji i nowych koncepcji technologicznych szybowców zawodniczych czy rekordowych.

I dlatego bardzo dobrze się stało, że w czasie zawodów leszniańskich mieliśmy możność poczynić szereg spostrzeżeń i wyciągnąć odpowiednie wnioski. Nie jest tajemnicą, że jeszcze przed rozpoczęciem zawodów sądziliśmy, iż w naszych warunkach meteorologicznych radzieckie szybowce „A-9" nie będą mogły poważnie zagrozić uniwersalnym „Jaskółkom". Praktyka wykazała, że byliśmy w błędzie. Pozwolę sobie tylko zwrócić uwagę na bardzo charakterystyczny szczegół. Przewaga szybowców „A-9" ujawniła się szczególnie w konkurencji kieleckiej, podczas której warunki w pierwszej części trasy były bardzo słabe i ciężkie i w myśl teorii o rzekomej nieprzydatności ciężkich i szybkich szybowców w podobnych warunkach powinny one były lądować najwcześniej. Jednakże właśnie „A-9" ze względu na swoje doskonałe własności przeskokowe, szczególnie na dużych prędkościach, mogły z większym powodzeniem przeskakiwać do dalszych odległych w tym dniu noszeń lub wybierać spośród napotykanych najlepsze.

W sumie — wszyscy trzej piloci radzieccy wydostali się najwcześniej (pomimo równoczesnego odejścia z większością innych szybowców znad Leszna) w rejon znacznie lepszych warunków w drugiej części trasy, powiększając tam jeszcze bardziej przewagę swych maszyn.

Doświadczenia jakie zdobyliśmy na obozie kadry w Lisich Kątach pozwalają nam — pomimo niedostatecznego wlatania się w „Jaskółkę Z" i pobieżnego zapoznania z „A—9" — kategorycznie stwierdzić, że szybowce o dużym obciążeniu bardzo nieznacznie ustępują w krążeniu w ciasnych i nawet turbulencyjnych, słabych obszarach wznoszeń „Bocianowi", „Jaskółce" i nawet „Musze".

Krótko mówiąc okazuje się, że szybowiec ciężki i szybki lecz doskonały na dużych prędkościach jest równie dobry, a nawet lepszy — właśnie w słabych warunkach. I wydaje się, że dlatego szybowiec francuski „Breguet 901" nosi wszelkie cechy szybowca zawodniczego i nie przypadkiem uplasował się na 1-szym miejscu na Mistrzostwach Świata w Camphill.

W dyskusji z kolegami na obozie wyłoniła się kwestia, kto wie czy nie słuszna, aby do prowadzonych w dalszym ciągu badań nad „Jaskółką" i „A-9" dołączyć szybowiec „Breguet 901", po prostu przez jego zakupienie lub wymianę na „Jaskółkę". Przypuszczamy bowiem, że w oparciu o wyniki prób nad „Jaskółką", „Breguetem" i „A-9" udało by się szybciej zbudować najlepszy szybowiec zawodniczy, na jaki pozwala nasza dzisiejsza technika.

MARIAN GORZELAK

Jaki winien być szybowiec zawodniczy w stosunku do rekordowego

NIE ma najmniejszej wtąpliwości, że „Jaskółka Z" w chwili obecnej zastępuje, ale tylko w pewnej części, szybowiec rekordowy i zawodniczy. Uważam, że szybowiec „Breguet 901" spełnia tę samą rolę we Francji, z tą jednak różnicą, że jest lepszy od „Jaskółki Z". Jest lepszy dlatego, że był pomyślany jako rekordowy i dostosowany do minimum wymogów pilotażowych i eksploatacyjnych.

Na ustanowienie rekordu w większym stopniu wpływają warunki meteorologiczne niż szybowiec. Na zawodach zaś, przy wyrównanych kwalifikacjach pilotów, decyduje lepszy aerodynamicznie szybowiec. Dlatego też szybowiec zawodniczy nie może być gorszy aerodynamicznie od szybowca rekordowego. Droga do szybowca zawodniczego winna więc prowadzić przez szybowiec rekordowy, z myślą ulepszenia go pod względem pilotażowym i eksploatacyjnym, a nie pogarszania warunków aerodynamicznych. Przy dzisiejszej technice jest to na pewno do osiągnięcia.

ZBIGNIEW KIRAKOWSKI

Zawody modelarzy stołecznych

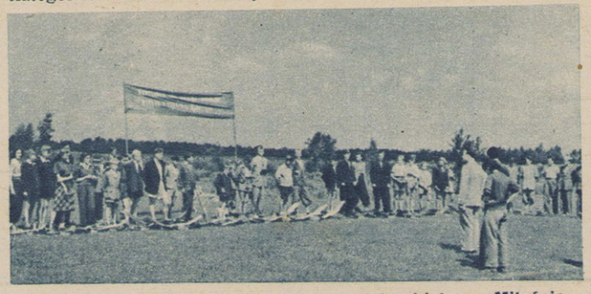
POD hasłem czynu przedfestiwalowego — na lotnisku w Starej Miłośnie Zarząd Stołeczny LPŻ zorganizował zawody modelarskie. Zawody były podsumowaniem całorocznej pracy modelarzy stołecznych oraz miały zachęcić modelarzy klasy trzeciej do dalszego szkolenia. Na starcie stanęło 55 zawodników z 90 modelami.

I miejsce w klasyfikacji zespołowej — ilością punktów 661 zajęła modelarnia przy Stołecznym Ośrodku; II miejsce — 545 punktami modelarnia przy Zakładach Remontowych Lotniczego Sprzętu Transportowego.

Indywidualnie I miejsce w kategorii: **modeli szkolnych** — 112 punktami zdobył Stanisław Gruba z modelarni dzielnicy Jelonki, **modeli szkolnych kadłubowych** — 416 punktami Roman Wiśniewski z Ośrodka Modelarskiego i **modeli z napędem gumowym** — Zbigniew Zawadzki z modelarni w Jelonkach. Najlepiej z dziewcząt, biorących udział w zawodach, spisała się Izabella Zaszczyńska z modelarni przy Zakładach Remontowych Lotniczego Sprzętu Transportowego.

Zwycięzcy zawodów otrzymali cenne nagrody, jak: silniczki, komplet narzędzi, portfele i wieczne pióra.

„Oka"



Fragment z otwarcia zawodów modelarskich w Miłośnie. Foto: St. Jaśko

Zlekceważone współzawodnictwo

CZTERY grupy samolotowe, sekcja szybowcowa i spadochronowa Aeroklubu Wrocławskiego przystąpiły do współzawodnictwa w przyjmowaniu młodzieży na szkolenie lotnicze. II grupa samolotowa wypadła w tym współzawodnictwie najlepiej, a szczególnie wyróżnili się kol. kol. Tarabuła, Królikowski, Stachanek, Nowaczyk, Kuberski i inni.

Kandydaci na szkolenie są więc. Nie wiadomo tylko kiedy rozpoczną zajęcia. Młodzież zaczyna się niecierpliwić, bo podania już dawno zostały złożone w Aeroklubie i miały być przesłane do Zarządu Wojewódzkiego LPŻ we Wrocławiu, ale jak dotychczas nic o szkoleniu się nie mówi. A szkoda. Nasuwa się pytanie: po co to współzawodnictwo w Aeroklubie i zachęcanie młodzieży do lotnictwa?...

II grupa samolotowa podstawowa Aeroklubu we Wrocławiu.

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje Ka-ja (nazwisko i adres znane redakcji), za korespondencję pt. „Wieża sopocka czynna".

Wieża sopocka czynna

BIAŁA czasza spadochronu, widoczna z daleka na Wybrzeżu ,oznajmia młodzieży o przywróceniu do eksploatacji sopockiej wieży spadochronowej. Od kilku lat młodzież czekała na tę uroczystą chwilę otwarcia wieży, toteż dzisiaj wita ją z radością i entuzjazmem.

Kilkuletnie spory na temat — kto ma naprawić wieżę: Zarząd Wojewódzki LPŻ czy przedsiębiorstwo „Mostostal" — nie wiadomo jak długo jeszcze by się toczyły, gdyby nie prasa Wybrzeża, która w ciętych artykułach zaczęła się dopominać o właściwe jej przeznaczenie. Zarząd Wojewódzki nie wytrzymał naporu pisanego słowa i oto skutek: wieża spadochronowa w Sopocie czynna.

Ka-ja

Instruktor z Lęborka

NA starcie, wśród młodych szybowników w kombinezonach, reguluje loty instruktor Zygmunt Gołębiowski. Wysoki, energiczny, pilnie śledzi wszystkie loty swoich uczniów, których zamierza przelaszować z „ABC-aków"" na „Salamandry". Omawia z nimi każdy start, lądowanie, czyni uwagi, daje wskazówki — pragnie jak najgłębiej ugruntować w nich prawidłową technikę podstawowego pilotażu, a jednocześnie ukazać im to, co nazywamy popularnie „romantyzmem latania".

Zygmunt Gołębiowski

Nie łatwa jest to umiejętność dla instruktora. Do jego codziennej, od wczesnego świtu pracy na starcie, bądź co bądź pracy zawodowej, może zakraść się szarzyzna i jednostajność. Instruktor — świadomy emocji jakie przeżywają piloci w czasie pierwszych lotów — powinien dać im możność przeżycia jak najgłębszych wzruszeń. Instruktorowi Gołębiowskiemu, który sam jest wielkim entuzjastą lotnictwa, udaje się to całkowicie. I za tę właśnie niecodzienność w nauce latania, uczniowie są niezmiernie mu wdzięczni. Wielu z jego wychowanków pełni dziś funkcję instruktorów w aeroklubach, a część także lata w wojsku na odrzutowcach.

Trzeba Wam wiedzieć, że Zygmunt Gołębiowski z zawodu jest tokarzem — metalowcem, a z amatorstwa zajmuje się fotografiką. W lotnictwie rozmiłował się w 1948 r. w Lisich Kątach, w czasie szkolenia u instruktora Derkowskiego. Po tym szkoleniu nie było siły, która by go odciągnęła od lotnictwa. W dwa lata później, już w Centralnej Szkole Instruktorów Szybowcowych, jako drugi zdobywa Srebrną Odznakę Szybowcową i następnie rozpoczyna karierę instruktorską w Strzebielinie. W Szkole Szybowcowej w Lęborku pełni funkcję instruktora od 1952 r. Mieszka tam z żoną i rocznym synkiem, wychowując wraz z innymi najmłodsze kadry szybowników.

— W tym roku byłem na miesięcznym kursie dla instruktorów w Lisich Kątach — dorzuca na zakończenie naszej rozmowy instruktor. Praca z młodzieżą daje mi bardzo dużo zadowolenia i satysfakcji, tak, że nie zamieniłbym się na żadną inną nawet intratniejszą. Może nie uwierzycie, zwłaszcza, że brzmi to trochę „książkowo"', ale największą satysfakcją w mojej pracy jest naprawdę poczucie dobrze spełnionego obowiązku i świadomość przekształcania tu, właśnie w naszej szkole młodzieńczych marzeń w realną sztukę latania. A wiem, chociażby z własnego doświadczenia, że tego nigdy się nie zapomina.

Spojrzałam za wzrokiem swego rozmówcy. Na jego biurku stał niewielki, pięknie wykonany model szybowca z wygrawerowanym na postumencie podpisem: „Na pamiątkę — od II turnusu. Lębork... 1955 r.

H. JANKOWSKA

W SPRAWIE WYDAWNICTW LOTNICZYCH

Przeglądając plany wydawnicze poszczególnych wydawnictw z dziedziny lotnictwa, z zadowoleniem stwierdzam dość dużą ilość pozycji oraz dążność do możliwie pełnego zaspokojenia potrzeb odbiorców. Sądzę jednak, że poważnym niedociągnięciem tych planów jest brak publikacji o najnowszych osiągnięciach technicznych w lotnictwie. Dotyczy to w pierwszym rzędzie Wydawnictw Komunikacyjnych, których opublikowany plan wydawniczy (jakkolwiek orientacyjny) sięga dość daleko w przyszłość. Poza książką o śmigłowcach i zastosowaniu pozakomunikacyjnym lotnictwa, spotykamy tam pozycje raczej pogłębiające, pomagające lepiej orientować się i wykorzystywać istniejące u nas aktualne warunki techniczne w lotnictwie.

Będą to prace bez wątpienia bardzo przydatne; spójrzmy jednak na zagadnienie z pewnej perspektywy. Nie stać nas na razie na równorzędne z innymi krajami badania w dziedzinie lotnictwa, nie opracowujemy dziesiątków prototypów, wytyczających nowe kierunki myśli konstrukcyjnej. Niemniej jednak nie można pozwolić, aby społeczeństwo pozostawało w błogostanie niewiedzy. Konieczny jest stały ferment. O ile łatwiej jest wprowadzić coś nowego w społeczeństwie, w którym istnieje zrozumienie lub choćby wyczucie zagadnienia, świadomość w jakim kierunku zmierza postęp.

Ilu ludzi u nas orientuje się w problemach nurtujących obecnie konstruktorów płatowców i silników, czego można się spodziewać po nowych materiałach i nowych metodach technologicznych w lotnictwie? Czy młodzież wybierająca się na studia techniczne zdaje sobie sprawę jakie fascynujące zagadnienia do rozwiązania stawia przed nią lotnictwo? Czy w związku z tym możemy powiedzieć, że zrobiliśmy co trzeba, aby przyciągnąć na studia lotnicze młodzież najzdolniejszą, największych entuzjastów, którzy w przyszłości potrafią wziąć inicjatywę w swoje ręce i wyrównać opóźnienie naszej myśli naukowo-konstrukcyjnej?

Warto pod tym właśnie kątem zrealizować jakąś publikację. Wyobrażam ją sobie jako bogato ilustrowany przegląd aparatów latających z okresu ostatnich kilkunastu lat, z dość dokładnym (jeśli to możliwe) uwidocznieniem konstrukcji, podkreśleniem rozwoju zarówno konstrukcji, jak również założeń aerodynamicznych. Celowe byłoby także omówienie poszczególnych typów samolotów z punktu widzenia ekonomii produkcji oraz możliwości techniczno-materiałowych krajów je produkujących. Zakończenie stanowiłyby notatki o ostatnich pracach konstruktorów, zdjęcia aparatów doświadczalnych, względnie nawet fantazje naukowe. Osobny rozdział, ewentualnie osobna książeczka, powinna być poświęcona konstrukcjom szybowcowym rozpatrywanym na tle metod i szkolenia i taktyki lotów.

Umiejętne połączenie dobrego poziomu fachowego z przystępnym opracowaniem stworzyłoby książkę nadającą się zarówno do popularyzacji, jak również przydatną dla pracowników przemysłu lotniczego i wszystkich z lotnictwem związanych. Pewnego rodzaju kontynuacją książki, obliczoną na masowy odbiór, byłyby niewielkie, ładnie wydawane — np. co roku — broszury zawierające najciekawsze typy wyprodukowanych w tym czasie aparatów i dokonanych ulepszeń technicznych, opatrzone krótkim komentarzem.

Na marginesie warto zaznaczyć, że książki traktujące o najnowszych osiągnięciach techniki mają z powodu swej atrakcyjności największą wartość popularyzacyjną. Drogą porównania nowego ze starym można podać w sposób lekkostrawny sporo podstawowych wiadomości teoretycznych. Jako przykład negatywny potwierdzający tę tezę może służyć KWWL I-go stopnia, który nie cieszy się sympatią młodzieży, jakkolwiek jest przystępnym zbiorem wiadomości. Przyczyną jest nudny w swojej logice sposób wykładu, rozpoczynający sprawę „od Adama i Ewy".

Pilną sprawą wydaje mi się również brak pozycji traktującej o silnikach odrzutowych, które są u nas w eksploatacji, a których znajomość od strony teoretycznej i konstrukcyjnej jest znikoma. Następnie sprawa urządzeń radiolokacyjnych w lotnictwie. Przydałoby się opracowanie interesujące nie tylko pilota lecz i elektryka, dające w miarę możności pewne pojęcie o rozwiązaniach konstrukcyjnych.

Bez wątpienia znalazłoby się więcej tematów o charakterze wyżej określonym. Jedno wydaje mi się istotne: aktualności, nowości, porównania z innymi krajami, mają to do siebie, że pobudzają najlepiej zdrową fantazję i ambicje społeczeństwa, służąc ogólnemu postępowi technicznemu.

ANDRZEJ GADOMSKI

Poczta Lotnicza

Kol. **Janusz Szymaszek** z Tarnowa (2011) w liście do redakcji poruszył bardzo istotną sprawę, gnębiącą nie tylko jego, ale całą młodzież tarnowską, która chciałaby uprawiać sport lotniczy. Otóż Zarząd Miejski LPŻ w Tarnowie rocznie przyjmuje podania kandydatów na szkolenie lotnicze i w rezultacie... załatwia je odmownie, bowiem na szkolenie to trzeba dojeżdżać aż do Krakowa, a to byłoby zbyt uciążliwe dla młodzieży uczącej się lub pracującej. I słusznie. Praktycznie więc młodzież z Tarnowa nie ma obecnie możliwości szkolenia się w sportach lotniczych. Szkoda tylko, że Zarząd Miejski LPŻ w Tarnowie nie pomyślał o tym przed przyjmowaniem podań — zaoszczędziłby tym samym tamtejszej młodzieży niemiłego rozczarowania.

Kol. **Jan Wulbach** z Mieczewa (2049). Skoro teoretyczny kurs szybowcowy macie już poza sobą, nie pozostaje nic innego jak zgłosić się ponownie w Zarządzie Powiatowym LPŻ w Poznaniu i poprosić o skierowanie Was na szkolenie praktyczne. Myśl zostania pilotem doświadczalnym jest realna. Zależeć to jednak będzie od Waszych postępów w nauce.

Kol. **Józef Wilk** z Oleśnicy (2019). Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych zostały przez Zarząd Główny LPŻ zlikwidowane. Planu „Zucha nie mamy. Zaległe numery „Skrzydlatej Polski" dostaniecie w Magazynie Wydawnictw Komunikacyjnych — Warszawa, ul. Widok 8.

Kol. **Witold Bonarski** z Kłus (2041). W Waszej sprawie radzimy zwrócić się do Zarządu Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, ul. Hoża 39.

Kol. **Florian Ryszka** z Zabrze (2054). Miesięcznik „Modelarz" można otrzymać jedynie w prenumeracie, po uprzednim wpłaceniu należności na konto PKO-1-Oddział Miejski — Warszawa Nr 1-9-120014.

Kol. **Jerzy Gorczyca — Stawki, p-ta Potok W. pow. Kraśnik** — pragnie nawiązać kontakt z zaawansowanym modelarzem. Chętnego do udzielenia pomocy przy budowie modeli kierujemy pod wyżej podany adres, a kol. Jurkowi radzimy zaprenumerować czasopismo „Modelarz". Zarząd Wojewódzki LPŻ w Lublinie ma swoją siedzibę przy ul. M. Buczka 28.

Już wkrótce „Skrzydlata" przyniesie następujące pozycje:

Szybowce akrobacyjne

Znaki rozpoznawcze samolotów

Smugi kondensacyjne

Skrzydlata Polska

ORGAN AEROKLUBU PRL

WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedyńczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Numer podpisano do druku dnia 19 lipca 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego Zam. 3918/C B-6-9416

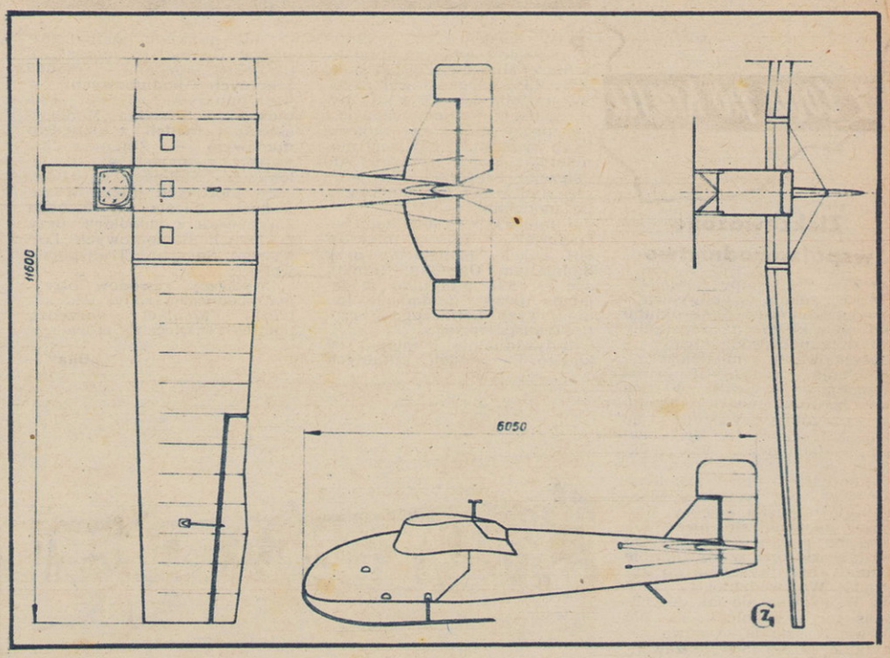
(Przedruk i wykorzystanie oryginalnych rysunków dozwolone jedynie za podaniem źródła i autora)

SZYBOWIEC CW-1

ZWIĄZEK Awiatyczny Studentów Politechniki Lwowskiej, mający dawne tradycje w historii polskiego lotnictwa, przystąpił w roku 1923 do budowy szybowca przeznaczonego na Drugi Konkurs Szybowców. Konstruktorem szybowca był absolwent politechniki inż. Wacław Czerwiński. Kadłub szybowca zbudowano w warsztatach 2 pułku lotniczego, a następnie przetransportowano do Lwowa, aby kontynuować budowę w czasie roku szkolnego. W uzyskanym od Miejskich Kolei Elektrycznych pomieszczeniu zbudowano skrzydła. Jednak wielkie trudności natury finansowej i technicznej nie pozwoliły wykończyć szybowca na Konkurs. Ukończono go dopiero w końcu 1926 roku na lotnisku w Skniłowie.

Wyniki Drugiego Konkursu były gorsze od wyników uzyskanych na Pierwszym Konkursie. Również bez poważnych rezultatów były dwie wyprawy do przełęczy Dukielskiej (z fabryki „Samolot" oraz „Plage i Laśkiewicz"). Sprowadzony specjalnie do Polski, słynny w owym okresie szybownik francuski Thorett, wydał opinię o niemożliwości znalezienia odpowiednich terenów do lotów szybowcowych. Wszystko to ukształtowało się w opinię o bezwartościowości polskich ziem dla szybownictwa, podtrzymywaną skwapliwie przez polskie władze lotnicze.

Jednak lwowscy zapaleńcy zorganizowali z wielkim trudem wyprawę szybowcową na Łysą Górę. Po trzech próbnych lotach, sprawdzających szybowiec, w dniu 26 maja 1928 roku wykonano o godz. 8,45 start do lotu żaglowego. Pilot Szczepan Grzeszczyk osiągnął w tym locie wysokość 30 m ponad miejsce startu i utrzymał się w powietrzu 4 minuty i 13 sekund. Lot odbywał się przy wietrze 6,5 m/sek. Różnica poziomów miejsca startu od miejsca lądowania wynosiła około 60 m, a odległość miejsca startu od miejsca lądowania była równa 250 m. Tym lotem potwierdzono wiarę w możliwość latania bez silnika w Polsce i równocześnie podwyższono poprzedni rekord krajowy o 8 sekund. Wynik ten nie należał do doskonałych, jednak po upływie czterech lat po locie Tadeusza Karpińskiego na szybowcu „Akar" stanowił poważny argument w zwalczaniu wstecznej opinii u władz.



Szybowiec CW-1 konstrukcji Wacława Czerwińskiego. Rysunek odtworzony przez Zdzisława Gryglickiego na podstawie fotografii i danych technicznych.

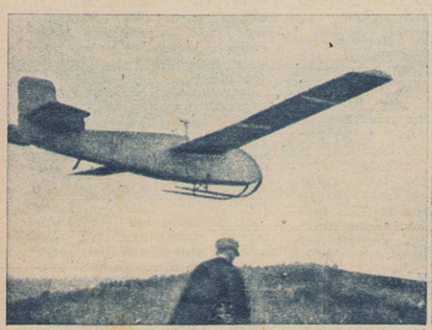
Kadłub szybowca CW-1 był konstrukcji całkowicie drewnianej o przekroju czworokątnym, w przedniej części pokryty sklejką, w tylnej płótnem. Szkielet kadłuba nie posiadał wiązań drutowych i tworzył pudło lekkie i mocne, równocześnie bardzo odporne i dobrze amortyzujące w czasie upadku. Tej konstrukcji zawdzięczał Grzeszczyk uratowanie życia podczas następnego startu, który odbył się tego samego dnia i zakończył się katastrofą. Powodem katastrofy był źle umiejscowiony start — zbocze nie było prostopadłe do kierunku wiatru, a start odbywał się dokładnie pod wiatr.

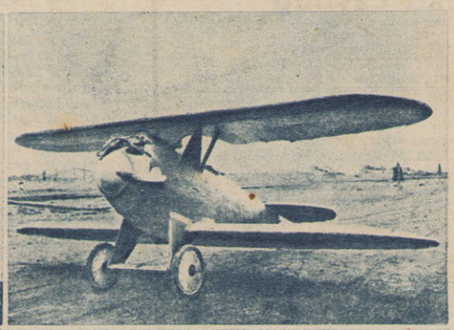
Skrzydła trójdzielne, wolnonośne. Część centralna zamocowana na stałe w kadłubie posiadała trzy dźwigary i była całkowicie pokryta sklejką. Części zewnętrzne skrzydeł pokryte sklejką do przedniego dźwigara, lotki i reszta skrzydła pokryta płótnem.

Usterzenie poziome wolnonośne. Stateczniki pionowy pokryty sklejką, reszta powierzchni sterów pokryta płótnem.

Podwozie składało się z dwóch płóz jesionowych usztywnionych względem kadłuba. Dane szybowca przedstawiały się następująco: rozpiętość — 11,00 m, długość — 6,05 m, powierzchnia nośna — 16,57 m², powierzchnia lotek — 1,40 m², powierzchnia usterzenia poziomego 2,80 m², powierzchnia usterzenia pionowego 1,05 m², max. głębokość skrzydła — 1,65 m, min. głębokość skrzydła — 1,25 m, ciężar własny — 110 kG, ciężar w locie — 185 kG, obciążenie powierzchni — 11,2 kG na m², profil skrzydła Göttingen 441.

ZDZISŁAW GRYGLICKI





Z lewej: Szybowiec CW-1 w locie. Z prawej: samolot konstrukcji inż. Dąbrowskiego (zdjęcie do artykułu w numerze poprzednim). Fotografie archiwalne.

SAMOLOTY ZAGRANICZNE

ZLIN 126 „TRENER"

Czechosłowacja

ZLIN 126 wystawiony został przez Czechosłowację na XXIV Międzynarodowych Targach Poznańskich. Stanowi on dalszą wersję znanego u nas samolotu szkolnego Zlin 26. „Trener" jest jednosilnikowym, dwumiejscowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji mieszanej, przeznaczonym do szkolenia w pełnej akrobacji.

Skrzydło dwudzielne, o obrysie trapezowym, z dość wyraźnym skosem do tyłu jest (w przeciwieństwie do Zlina 26) metalowe, konstrukcji dwudźwigarowej, kryte blachą duralową. Klapy do startu i lądowania uruchamiane elektrycznie.

Kadłub konstrukcji kratownicowej z rur stalowych, kryty w przedniej części blachą, a w tylnej płótnem. Umieszczone w tandem fotele pilotów — osłonięte jednoczęściową, oszkloną limuzyną, zsuwaną do tyłu.

Usterzenie wolnonośne, drewniane. Stateczniki kryte sklejką, a stery płótnem. Statecznik pionowy zakończony jest płetwą grzbietową, która służy jako prowadnica dla limuzyny.

Podwozie klasyczne, stałe. Główne koła osadzone na wolnonośnych goleniach z amortyzatorami olejowo powietrznymi. Kółko ogonowe sterowane.

Silnik rzędowy, czterocylindrowy typu Walter-Minor 4-III o mocy 105 KM. Śmigło dwułopatowe V401E przestawialne elektrycznie (cztery położenia, w tym jedno w „chorągiewkę").

inż. J. S.

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	10,28 m
Długość	—	7,49 m
Powierzchnia nośna	—	14,62 m²

Ciężary:

Ciężar własny	—	505 kG
Ciężar w locie	—	750 kG

Osiągi:

Prędkość maks.	—	205 km/h
Prędkość przelotowa	—	180 km/h
Prędkość lądowania	—	74 km/h
Pułap	—	4 500 m
Zasięg	—	600 km